

# Rapport d'activité

**Tome 1**  
L'ACTIVITÉ EN  
UN CLIN D'ŒIL

CONCOURIR  
AU DÉVELOPPEMENT  
DE MOBILITÉS  
DURABLES

# 2025



# Sommaire

04

Editorial  
du Président

08

L'ART  
en bref

20

Les membres  
du collège

52

Une année  
marquée par  
l'évolution des  
compétences  
de l'ART

60

L'action de  
l'ART en 2025  
au regard des  
grands enjeux  
de mobilité

74

L'action  
contentieuse  
de l'ART

24

Nos  
valeurs

26

Panoramas  
des transports

36

Une année active  
au service des  
usagers & de  
la mobilité

40

Mesurer la  
performance  
de l'action  
de l'ART

82

Un régulateur  
en lien  
étroit avec  
l'écosystème  
des transports

92

Toutes et tous  
au service  
des usagers  
& de la mobilité

96

Organisation  
& moyens

# Éditorial du Président

---



Par **Thierry  
GUIMBAUD**

Président de l'ART

**À** bas bruit, le système de transport français est entré, depuis quelques années, dans une phase de transformations profondes qui en modifient durablement les équilibres.

C'est d'abord la concrétisation de la **transition écologique des transports**, sous l'effet du report des voyageurs vers les transports collectifs. Le ferroviaire est le premier bénéficiaire de ce report. Il fait toutefois face à un double défi : celui d'une demande bénéficiant d'une dynamique exceptionnelle mais bridée par une offre encore insuffisante ; celui de la régénération et de la modernisation du réseau, socle des mobilités ferroviaires. Cette transition et la recomposition des mobilités qui en résulte exigeront également d'importants efforts d'adaptation des infrastructures autoroutières et aéroportuaires.



**C'est ensuite la transition numérique des mobilités**, qui place les services numériques de mobilité multimodaux au cœur des enjeux de report modal vers les mobilités collectives et qu'accompagne, une quinzaine d'années après la directive sur les systèmes de transport intelligents, le « paquet billettique » présenté le 13 mai dernier par la Commission.

**Ce sont enfin et surtout les évolutions profondes du cadre dans lequel sont organisés et financés les transports.** Dans le secteur ferroviaire, l'ouverture à la concurrence du marché voyageurs est devenue une réalité ; une vingtaine d'années après le mouvement de décentralisation, elle vient à la fois donner à ce dernier sa pleine mesure et prolonger la dynamique de fragmentation à l'œuvre dans le système. Dans le secteur autoroutier concédé, les contrats de concession historiques arriveront à échéance entre 2031 et 2036, ce qui nécessite de réfléchir dès à présent à la rénovation du modèle concessif. Dans le secteur aéroportuaire, la réforme du cadre de régulation initiée fin 2023 doit permettre son inscription dans une logique pluriannuelle, apportant de la visibilité à la fois aux exploitants, pour la réalisation de leurs investissements d'adaptation des infrastructures, et aux usagers, amenés à porter une grande part des efforts de décarbonation.

**Pour les voyageurs comme pour les entreprises, ces transformations ne sont pas abstraites :** elles conditionnent l'accès à une mobilité durable, fluide et à prix maîtrisés.

**Pour les pouvoirs publics, elles supposent de réinterroger le cadre de financement des mobilités :** tel était l'objectif de la conférence Ambition France Transports, organisée au printemps 2025, dont les conclusions doivent désormais se décliner dans le

projet de loi-cadre relatif au développement des transports, en cours d'examen par le Parlement, une loi de programmation subséquente et l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau.

**Dans ce contexte, la régulation économique apparaît plus que jamais comme un levier essentiel pour accompagner ces évolutions au bénéfice des usagers, des territoires et de l'économie.** Telle était ma conviction, en 2024, lorsque l'ART a adopté ses orientations stratégiques pour les six années à venir, marquant le passage à un « acte II » de la régulation. Tel est le regard que je porte aujourd'hui, rétrospectivement, en faisant le bilan de l'action de l'ART sur l'année écoulée.

**Bien sûr, la régulation des conditions d'accès – tarifaires et non tarifaires – aux infrastructures essentielles des transports reste et restera au cœur des missions de l'ART.** Son rôle premier est de concourir au bon fonctionnement économique des secteurs régulés, qu'il s'agisse de mettre en place un terrain de jeu concurrentiel équitable sur le marché des services de transport ou de rechercher un point d'équilibre entre financement des investissements dans les infrastructures et maîtrise des prix pour les usagers.

**Mais bien réguler, dans cette nouvelle phase, consiste moins à administrer des équilibres existants qu'à créer les conditions de transformations réussies :** adaptation du système ferroviaire à la concurrence, rénovation du modèle concessif autoroutier, modernisation de la régulation aéroportuaire par son inscription dans un cadre pluriannuel davantage incitatif à la performance et ouverture des services numériques de mobilité au bénéfice des usagers.



L'année 2025 a ainsi été marquée par plusieurs travaux s'inscrivant dans cette approche. Je n'en citerai ici que quelques-uns : renforcement de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, mise en place d'un cadre novateur pour faciliter les investissements dans des centres d'entretien du matériel roulant et préparation de l'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire ; mise en œuvre de la réforme de la régulation aéroportuaire avec les premiers avis rendus sur des avant-projets de contrats de régulation économique ; travaux sur l'avenir du modèle autoroutier concédé dans la perspective du quatrième rapport sur l'économie générale des concessions ; adoption de mesures conservatoires afin de permettre un accès le plus large possible à la vente des titres numériques de transport en Île-de-France.

Alors que les transformations du système de transport dépassent le cadre national, l'Autorité a porté, en 2025, sa culture de dialogue et d'amélioration continue au niveau européen, en étant force de propositions pour améliorer le cadre de régulation des transports. Dans les secteurs qui découlent du droit de l'Union (ferroviaire, aéroportuaire et billettique ferroviaire et multimodale), le régulateur a formulé des constats et des propositions concrètes à l'intention des institutions européennes dans un document intitulé *Pour un cadre européen de régulation des transports amélioré au service de mobilités durables*, présenté fin 2025 aux services de la Commission. Ces propositions visent à améliorer le cadre de régulation et l'intervention du régulateur, grâce à davantage d'efficacité et de simplicité.



**Pour pouvoir continuer à accompagner les mutations du secteur des transports, l'ART doit disposer de moyens cohérents avec les responsabilités que le législateur lui a progressivement confiées.** À cet effet, une remise en adéquation de ses ressources financières avec les compétences exercées et son plafond des emplois autorisés devient désormais incontournable, dès le PLF 2027.

**L'action de l'ART repose sur l'engagement et la compétence de celles et ceux qui la font vivre au quotidien.** À cet égard, je tiens à saluer chaleureusement le dévouement des équipes et du collège de l'ART et, en particulier de Florence Rousse et Patrick Vieu, dont les mandats de Vice-Présidents se sont achevés en mai 2026 et auront marqué durablement l'histoire de notre maison. Tous deux ont, ces six dernières années,

porté haut et fort la voix du régulateur, à l'échelle nationale comme européenne, dans un contexte de montée en puissance et d'extension des compétences.

**Dans cette phase de transformation du système de transport, l'ART entend continuer à exercer pleinement son rôle en toute indépendance,** au bénéfice des usagers et opérateurs, au service du Parlement et aux côtés du Gouvernement. C'est le sens de son action, et la mesure de son utilité.

**Thierry Guimbaud. Président de l'ART**



# L'ART en bref

L'Autorité de régulation des transports (ART) a œuvré en 2025 à l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports et pour des mobilités durables, en exerçant les missions que la loi lui confie. L'ART a ainsi contribué, par l'engagement de son collègue et de ses agents, à favoriser une mobilité de qualité, au meilleur prix et plus durable<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Tous les chiffres de cette page ont été établis au 31 décembre 2025.



**15 M€**  
de dotation  
budgétaire  
pour 2025



**94**  
agents  
au 31 décembre 2025



**5**  
membres du  
collège actifs  
en 2025

## API

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

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

# Gains pour l'économie et les usagers

Dans le respect de ses missions de régulateur économique sectoriel, l'ART œuvre pour la construction d'un secteur des transports compétitif et efficace, au bénéfice des usagers et des opérateurs utilisant les infrastructures de transport.



**350 M€**

Depuis qu'elle est compétente dans le secteur autoroutier concédé, l'ART a permis aux usagers des autoroutes de bénéficier de plus de 350 millions d'euros d'économie sur les péages, soit l'équivalent de 15 % des hausses initialement envisagées.



Près de **10 CTS €**  
de moins par litre  
de carburant

L'ART a par ailleurs contribué à diminuer le prix des carburants sur les aires de service de près de 10 centimes d'euros par litre.

## Le saviez-vous ?

**Il y a dix ans, le Parlement confiait à l'ART une mission de régulation économique des autoroutes concédées.**

La loi du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », confiait au régulateur une mission de régulation économique du secteur autoroutier concédé, fondée sur la transparence, l'expertise et un meilleur équilibre des négociations contractuelles. Cette nouvelle mission visait à répondre au déséquilibre constaté par de nombreuses institutions dans le fonctionnement du modèle concessif.

En une décennie, l'ART a accompagné des évolutions majeures du secteur. Elle a veillé à la mise en œuvre de grands programmes d'investissements, préservant ainsi les intérêts des usagers, et a contribué au débat public sur l'avenir du modèle concessif. Cette nouvelle mission attribuée à l'ART a en effet permis d'améliorer la transparence sur l'économie des concessions et de rééquilibrer les relations entre l'État-concédant et les sociétés concessionnaires, chargées de l'exploitation des autoroutes. Son action s'est traduite par des effets concrets pour les usagers : des économies de péage substantielles et des prix du carburant plus maîtrisés pour les usagers ainsi qu'une concurrence pour les marchés de travaux autoroutiers rétablie.



# 123 M€

Depuis sa prise de compétence dans le secteur aéroportuaire en 2019, l'ART a permis de limiter les hausses de tarifs payés par les compagnies aériennes pour leur utilisation des infrastructures aéroportuaires, à hauteur de près de 123 millions d'euros.



# 2 550

C'est le nombre d'intentions d'exploiter un nouveau service de transport routier de voyageurs notifiées à l'ART depuis octobre 2015, date à laquelle l'arrivée de nouveaux opérateurs de services routiers de voyageurs est possible sur le réseau routier français. En 2025, 301 nouvelles notifications d'opérateurs envisageant d'offrir de nouveaux services routiers de voyageurs ont été communiquées à l'ART. Depuis la libéralisation de ces services, cette nouvelle offre de transport permet aux usagers de se déplacer sur l'ensemble du territoire français à bas prix, avec un impact environnemental réduit.



# 52

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

### ◉ 1 nouvelle notification d'entreprise ferroviaire

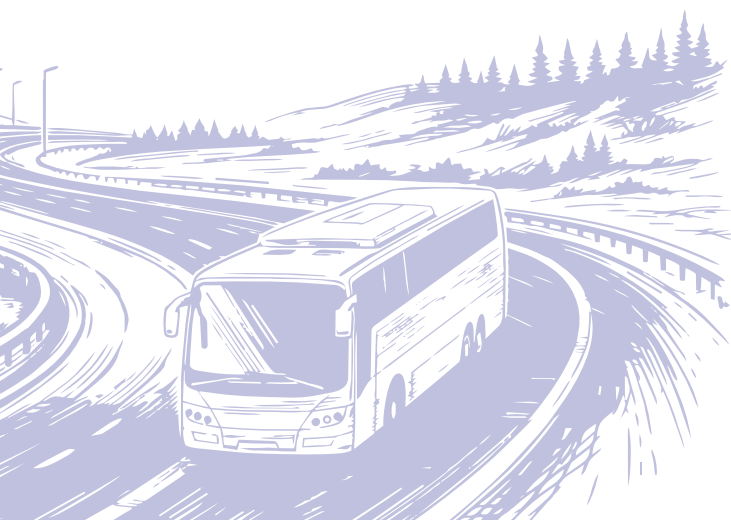
envisageant d'offrir de nouveaux services ferroviaires librement organisés, a été communiquée en 2025 à l'ART (par European Sleeper pour la desserte de train de nuit Paris-Berlin).

### ◉ 12 lots de services conventionnés

ont été attribués entre 2021 et 2025 par différentes autorités organisatrices de transport (les régions Bourgogne-Franche-Comté, Grand-Est, Hauts-de-France, Île-de-France, Pays de la Loire, Provence-Alpes-Côte d'Azur et l'État), dans le cadre de l'obligation d'attribution par appel d'offres depuis 2023. 7 ont été attribués à SNCF Voyageurs, 1 au groupement Keolis-SNCF Voyageurs, 2 à Transdev et 2 au groupe RATP.

### ◉ 11 autres lots de services conventionnés

faisaient l'objet d'un appel d'offres à la fin de l'année 2025, tandis que plus de 40 lots doivent encore être attribués par mise en concurrence d'ici fin 2033.



# Contribution de l'ART à la conférence de financement des mobilités « Ambition France Transports »

Au printemps 2025, l'ART a contribué à la conférence « Ambition France Transports » qui s'est tenue à l'initiative du ministre des Transports, Philippe Tabarot. Elle a apporté son expertise sur le financement des infrastructures de transport et les enjeux associés, avec la perspective du régulateur. Cette conférence a donné lieu à la présentation du projet de loi-cadre relatif au développement des transports par le ministre début 2026.



Lancée en mai 2025, la conférence nationale « Ambition France Transports » était dédiée au financement des infrastructures de transports. Dans un contexte de vieillissement des infrastructures, de besoins de mobilités croissants des Françaises et Français et d'accélération de la transition écologique des mobilités, la conférence avait pour objectif de bâtir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports à horizon 2040.

Entre mai et juillet 2025, « Ambition France Transports » a réuni élus, acteurs publics et privés, experts, fédérations professionnelles, associations environnementales et des collectifs représentant les usagers, autour de quatre ateliers thématiques.

Dans ce contexte, Thierry Guimbaud, Président de l'ART, a été auditionné dans le cadre de trois ateliers thématiques :

- **un atelier consacré au modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et aux services express régionaux métropolitains (SERM)**, coprésidé par Didier Mandelli, vice-président du Sénat, et Jean Coldefy, spécialiste des mobilités ;
- **un atelier sur le financement des infrastructures routières**, coprésidé par Hervé Maurey, sénateur de l'Eure, et Yves Crozet, professeur émérite à Sciences Po Lyon ;
- **un atelier sur les enjeux relatifs au financement des infrastructures et des services ferroviaires de voyageurs**, coprésidé par Olga Givernet, députée de la 3<sup>e</sup> circonscription de l'Ain, et Gilles Savary, ancien député.



Ces auditions ont permis à l'ART de porter la voix du régulateur, notamment sur les enjeux suivants :

- l'identification, la sélection et le financement des investissements nécessaires dans les mobilités de demain ;
- les conditions d'une régulation économique efficace des secteurs régulés, en apportant de la visibilité aux acteurs sur les modalités de financement des investissements de long terme, les conséquences tarifaires pour leurs usagers et les incitations à une gestion efficace de ces infrastructures ;
- favoriser un bon fonctionnement du régime des tarifs d'accès aux infrastructures.

Dans le prolongement de cette conférence, le ministre des Transports, Philippe Tabarot, a présenté en février 2026 le projet de loi-cadre relatif au développement des transports. Issu des travaux de concertation menés dans le cadre de la conférence « Ambition France Transports », ce texte pose les principes du futur modèle de financement des infrastructures de transports et vise à répondre durablement aux besoins de mobilité en France.

# L'ART a fêté ses 15 ans !

L'année 2025 a marqué les quinze ans d'existence de l'ART, au service de mobilités durables. Devenue en une décennie et demie une institution de référence dans les transports, elle a vu ses compétences s'élargir progressivement, au rythme des transformations du secteur. À cette occasion, l'ART a publié un document bilan et organisé une conférence réunissant notamment Jean Tirole, lauréat du Prix Nobel d'économie, et les parties prenantes du secteur.



**C**réée en 2009 par la loi n° 2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et installée effectivement en 2010, l'ART a fêté en 2025 ses quinze années d'existence.

Chargée d'assurer un accès équitable aux infrastructures de transports au moindre coût pour les usagers professionnels et particuliers, l'ART est devenue, en quinze ans, un acteur pleinement ancré dans l'écosystème des transports, au bénéfice de l'économie et des usagers.

## Un document bilan pour retracer les temps forts de l'action du régulateur

L'ART a publié un bilan revenant sur les principales évolutions de son champ de compétence et de sa gouvernance, ainsi que sur les dossiers emblématiques dans les six secteurs qu'elle régle.

Alors que son action s'est traduite par des résultats tangibles, au service de l'économie et des usagers, le document présente également les enjeux d'avenir pour les infrastructures de transport et les mobilités, sous l'angle de la régulation. Forte de l'expérience acquise au cours des quinze dernières années, l'ART poursuit son engagement face aux défis des mobilités de demain.



## Une conférence anniversaire pour réunir les parties prenantes du secteur



Le 15 septembre 2025, l'ART organisait une journée de conférence et d'échanges avec ses parties prenantes, intitulée « *Regards croisés sur 15 ans de régulation et sur les enjeux d'avenir* ».

Cet événement a réuni de nombreux représentants des pouvoirs publics, des élus, des opérateurs et des experts. En présence de Jean Tirole, lauréat du Prix Nobel d'économie, la journée s'est articulée autour de quatre tables-rondes, visant à croiser les regards sur l'avenir des infrastructures et des mobilités, ainsi que sur l'action passée et à venir du régulateur comme outil au service des transports, à l'échelle nationale comme européenne.

# Les missions de l'ART

La loi a confié à l'ART des missions de régulation, de contrôle et d'expertise économique et technique, visant à assurer le bon fonctionnement – notamment du point de vue concurrentiel – des marchés dans le secteur des transports. Ces missions impliquent l'intervention d'une institution publique faisant partie intégrante de l'État, tout en restant indépendante du Gouvernement.

**L'**ART assure ainsi la régulation de plusieurs gestionnaires d'infrastructures essentielles du secteur du transport en situation de monopole. À travers une palette de compétences adaptée à chaque domaine qu'elle régule, l'action de l'ART porte à la fois sur les conditions tarifaires et sur les conditions opérationnelles d'accès à ces infrastructures.

## En la matière, son champ d'action :

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

## En matière de contrôle, l'ART intervient notamment :

- dans le domaine autoroutier, pour contrôler les avenants aux contrats de concessions autoroutières. Elle apporte un éclairage objectif et indépendant :
  - sur le bien-fondé et les modalités de financement des opérations envisagées par l'utilisateur ;
  - sur les nouveaux contrats de concession ;
  - ainsi que sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.
- dans le domaine des services numériques de mobilité, pour contrôler la mise à disposition publique des données de mobilité et leur bonne réutilisation.



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



## Ferroviaire

- ▶ **L'ART concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national**, assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et procède à toute expertise, étude et action d'information utile dans ce secteur.
- ▶ **L'ART veille à ce que l'ensemble des opérateurs souhaitant fournir des services ferroviaires en France puissent accéder aux infrastructures essentielles** à la fourniture de services ferroviaires (réseau ferré national et installations de service, telles que les gares), dans des conditions efficaces, transparentes, équitables et non discriminatoires.
- ▶ **Elle veille à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure**, SNCF Réseau, et du gestionnaire unique des gares, SNCF Gares & Connexions, vis-à-vis des entités commerciales du groupe SNCF.
- ▶ **Elle surveille la trajectoire financière de SNCF Réseau** pour s'assurer de sa robustesse et de sa cohérence, au regard notamment des objectifs fixés par le contrat de performance conclu avec l'État, sur lequel elle émet également un avis destiné au Gouvernement, et dont elle suit la mise en œuvre.
- ▶ **Elle peut régler des différends dont elle est saisie** entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport (régions, État), gestionnaires d'infrastructures et exploitants d'installations de service. Elle peut engager, le cas échéant, une procédure de sanction en cas de manquement à leurs obligations (notamment en ce qui concerne l'accès ou l'utilisation du réseau ferré ou des installations de service).
- ▶ **Elle assure la régulation économique du tunnel sous la Manche** avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road* (ORR).



## Transports publics urbains en Île-de-France

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





## Aéroportuaire

- **L'ART régule les redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français.** Dans ce cadre, elle homologue annuellement les tarifs des redevances aéroportuaires qui lui sont soumis. Elle peut rendre un avis motivé sur les paramètres économiques et financiers des avant-projets de contrat de régulation économique (CRE) et se prononce, par un avis conforme, sur les projets de CRE.
- **Elle assure une mission de suivi économique et financier des aéroports** entrant dans son champ de compétence, afin d'éclairer les décisions publiques.
- **Elle est chargée de fixer les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable**, par une décision réglementaire, entre les activités régulées (notamment les activités aéroportuaires) et celles qui ne le sont pas (notamment les activités commerciales).



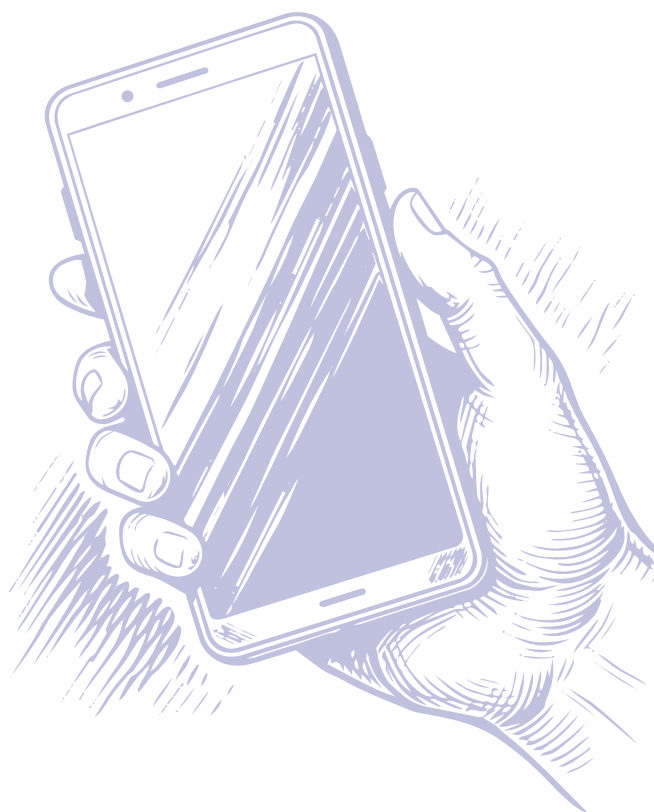
## Autoroutier

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



## Transport routier de voyageurs

- **L'ART régule les transports par autocar librement organisés assurant une liaison interurbaine de 100 kilomètres ou moins.**
- **Elle contrôle les règles d'accès aux gares routières** et aux aménagements de transport routier, afin de garantir une concurrence effective.
- **Elle a un pouvoir de règlement des différends** dont elle est saisie entre les opérateurs de transport routier de voyageurs et les gestionnaires des gares routières. Elle peut engager, le cas échéant, une procédure de sanction en cas de manquement à leurs obligations.
- **Elle assure une mission générale d'observation du marché** du transport routier de voyageurs.



## Données et services numériques de mobilité

- **L'ART s'assure de la mise à disposition effective des données de mobilité par leurs producteurs sur le Point d'accès national (PAN).** Elle contrôle leur conformité aux formats réglementaires, leur mise à jour, leur qualité ainsi que leur utilisation par les services numériques de mobilité, afin de garantir aux voyageurs une information fiable et de qualité.
- **Elle contribue au développement des services numériques multimodaux, qui constituent le volet « billettique » des services numériques de mobilité.** Elle veille à un accès équitable aux canaux de vente numérique des opérateurs grâce à ses pouvoirs de règlement des différends et de constatation des manquements aux obligations prévues par la loi.

## Les 4 piliers de l'ART

1 Veiller à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents

2 Développer & maintenir un cadre concurrentiel équitable

3 Développer & approfondir la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés

4 Réduire les asymétries d'information

# Les membres du collège

---





## Le Président

Thierry Guimbaud

**T**hierry Guimbaud a été nommé président de l'ART par décret du Président de la République en date du 29 décembre 2023.

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

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

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

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

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

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

# Les vice-présidents

## Sophie Auconie



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

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

## Charles Guené

**C**harles Guené a été nommé vice-président de l'ART par décret du Président de la République en date du 5 septembre 2025, sur proposition du président du Sénat.

Titulaire d'un diplôme d'études supérieures spécialisées en droit fiscal, Charles Guené a commencé sa carrière comme directeur juridique du groupe de maroquinerie P.J. Guené SA de 1978 à 1997, avant d'exercer la profession d'avocat fiscaliste. Maire de Vaux-sous-Aubigny de 1983 à 2015, il a été conseiller général de la Haute-Marne de 1992 à 2011, puis vice-président du Conseil général chargé de l'éducation, des transports scolaires et du plan « collèges » de 1998 à 2008. Élu sénateur de la Haute-Marne de 2001 à 2023, Charles Guené était membre de la commission des finances et de la délégation sénatoriale aux collectivités territoriales et à la décentralisation, dont il a exercé les vice-présidences. Il a ensuite exercé les missions de vice-président du Sénat entre 2011 et 2014. Avant sa nomination à l'ART, il a siégé à partir de juin 2024 au Conseil supérieur de la Cour des comptes.





## Florence Rousse

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

Ingénieure générale des ponts, des eaux et des forêts, diplômée de l'École polytechnique et de l'École nationale de l'aviation civile, Florence Rousse a débuté sa carrière en 1981 à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) où elle a notamment été directrice de la régulation économique en 2007, puis directrice de la sécurité de l'aviation civile de 2009 à 2014. De 2014 à début 2020, Florence Rousse a été directrice générale de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF). Son mandat s'est achevé le 19 mai 2026.

Durant son mandat, Florence Rousse a mis sa connaissance des enjeux et de l'écosystème des transports au service des missions et travaux de l'ART dans l'ensemble des secteurs régulés. Elle a entretenu un dialogue régulier avec les parties prenantes de l'ART, en particulier dans le secteur aéroportuaire. Elle a porté la voix du régulateur au sein de plusieurs instances, telles que le comité binational économique du Tunnel sous la Manche aux côtés du régulateur britannique, le Forum de Thessalonique, qui réunit les autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires, contribuant ainsi aux échanges européens sur la régulation et au renforcement de la coopération entre autorités. Elle a régulièrement reçu des délégations d'autorités d'autres pays intervenant dans les transports.

## Patrick Vieu

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

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

à 2014, il a ensuite été conseiller du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable. Son mandat s'est achevé le 19 mai 2026.



Durant son mandat, Patrick Vieu a mis sa connaissance des enjeux et des acteurs du secteur des transports au service de l'action de l'ART. Il a pris une part active aux travaux du régulateur dans les différents secteurs régulés, en particulier sur les enjeux du secteur autoroutier. Il a assuré la représentation de l'ART au sein de l'IRG-Rail, réseau européen des régulateurs ferroviaires, et été chef de la délégation française du comité binational du Tunnel sous la Manche.

# Nos valeurs

---

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





## Intérêt général

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



## Dialogue

- ▶ L'ART s'attache à mener un dialogue ouvert, constructif et régulier avec l'ensemble des acteurs du secteur.
- ▶ Ce dialogue lui est essentiel pour enrichir ses avis et décisions et nourrir une connaissance fine des secteurs régulés.
- ▶ Les consultations publiques et les auditions permettent de recueillir l'éclairage des parties prenantes sur des problématiques spécifiques. L'ART s'efforce également de consulter les acteurs concernés avant de publier ses rapports et études.
- ▶ Plus largement, l'écoute et le dialogue constituent des pratiques que l'ART s'attache à faire vivre tant dans son fonctionnement interne que dans ses relations quotidiennes avec les parties prenantes.



## Impartialité

- ▶ L'impartialité est une valeur fondamentale de l'ART. Elle se traduit par 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.



## Expertise

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



# Panoramas des transports

---

## Panorama de la mobilité

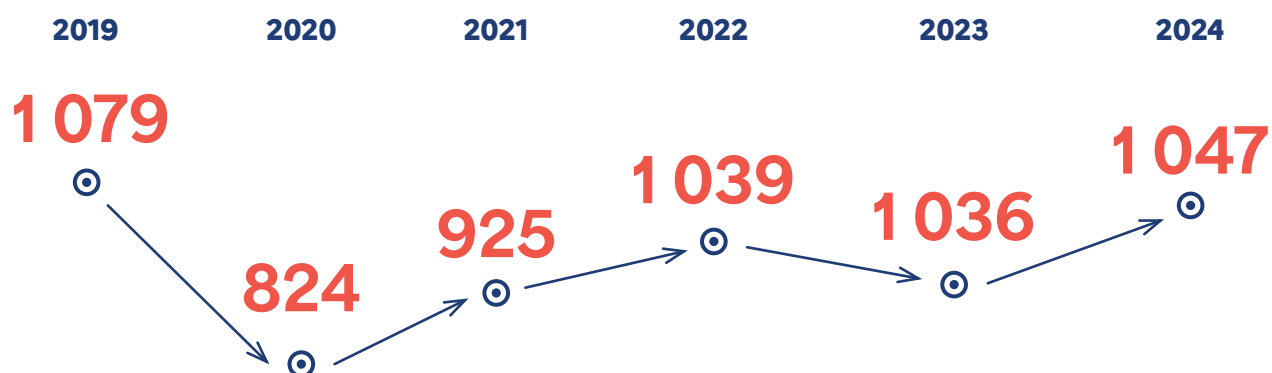
Découvrez les chiffres-clés<sup>1</sup> des transports en France, la répartition des déplacements (ferroviaire, autocar, avion, voiture, etc.), ainsi que des informations sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

---

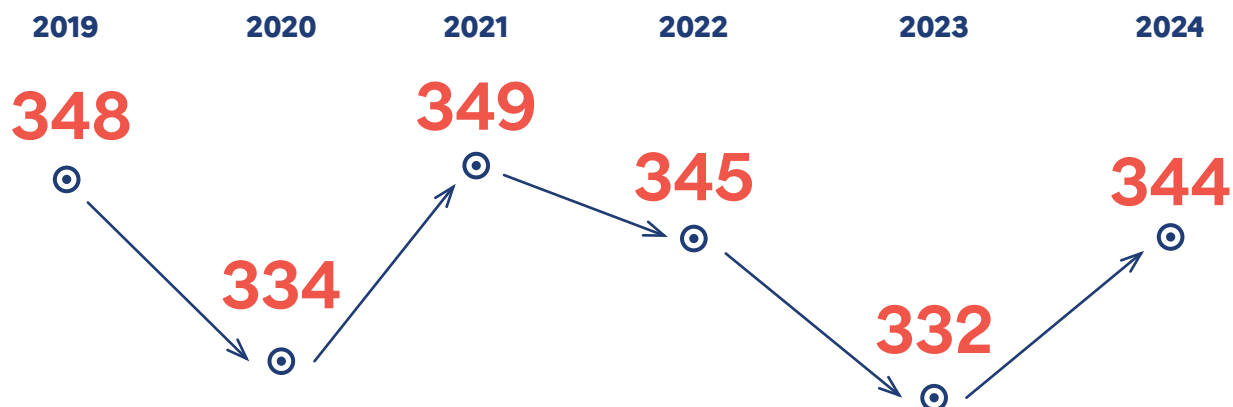
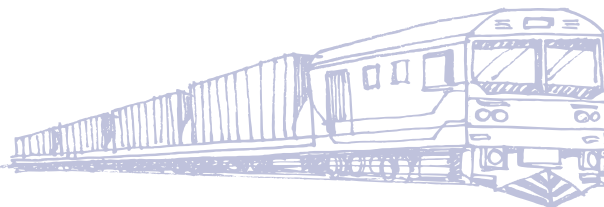
<sup>1</sup> Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus

# Voyageurs & marchandises transportées

## Voyageurs (Md voy.km)



## Fret (Md tonnes.km)



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

Note : les données « Voyageurs » comprennent les véhicules particuliers, le transport routier (autocar, autobus et tramway), le transport ferré (trains à grande vitesse, trains Intercités, trains express régionaux (TER), réseau express régional (RER), trains Transilien, métro en Île-de-France et hors Île-de-France) et le transport aérien.

# Répartition des déplacements par mode de transport en France

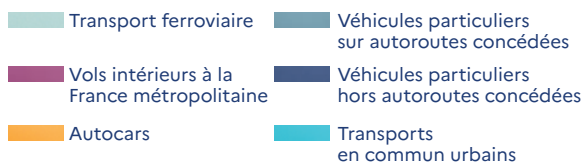
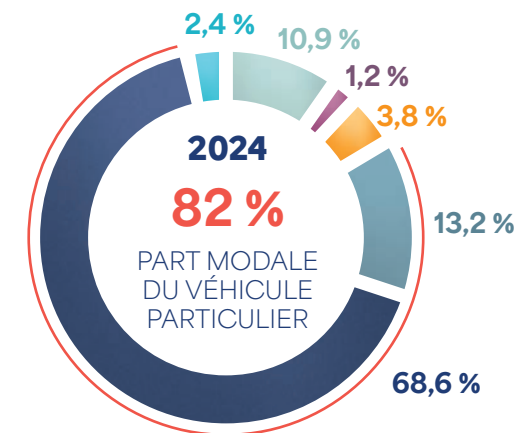
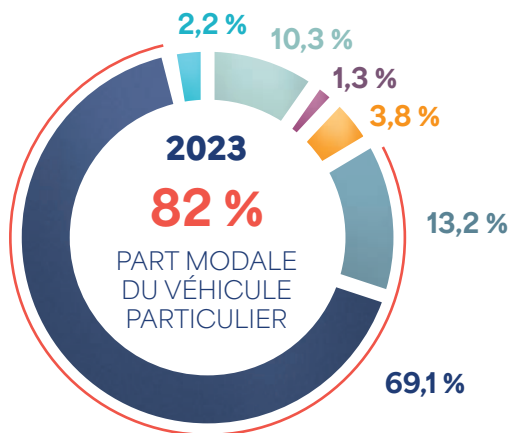
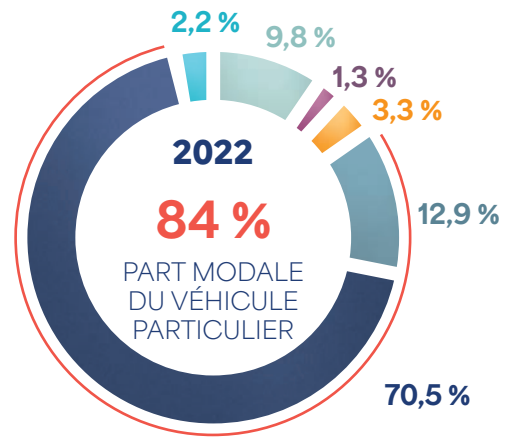
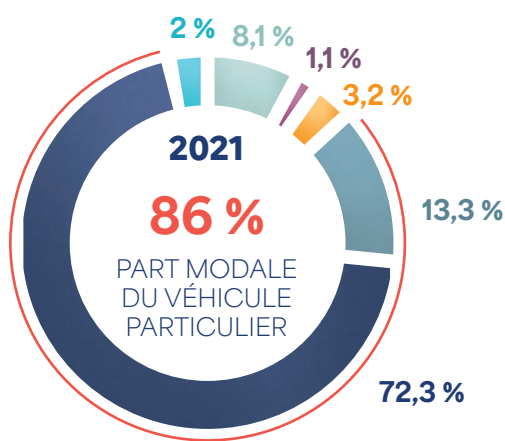
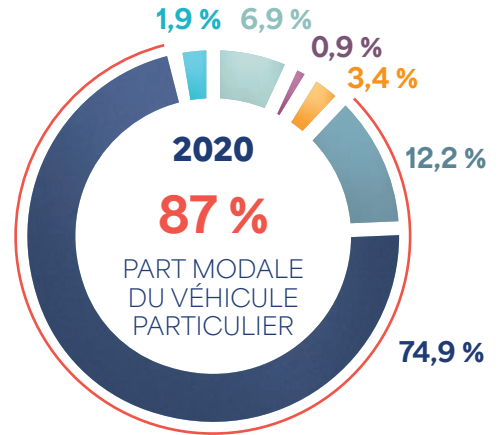
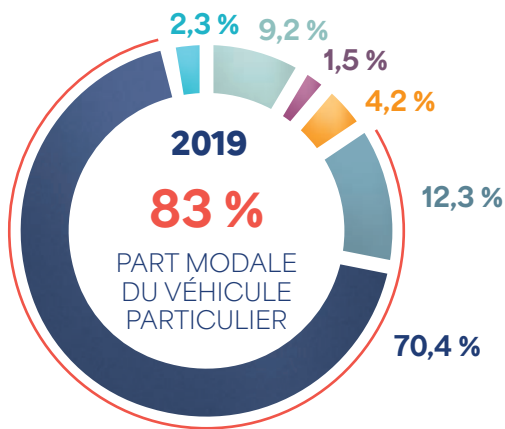
## Le saviez-vous ?

### Qu'est-ce qu'une part modale ?

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

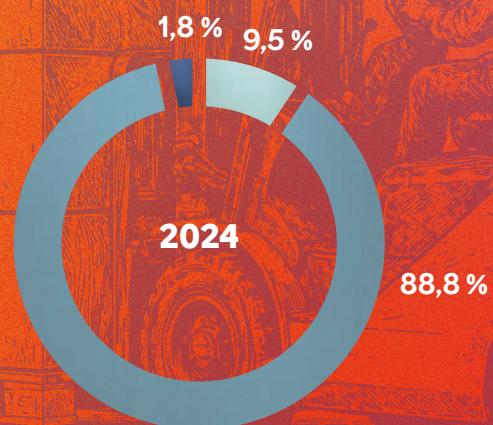
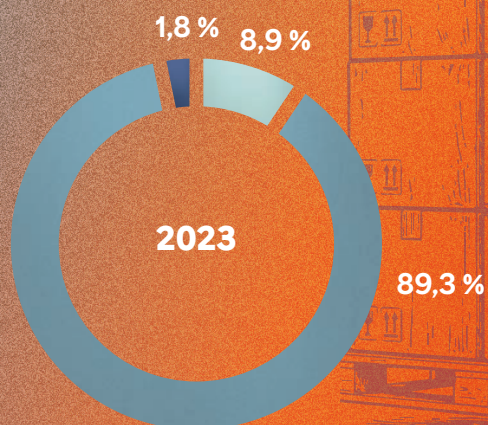
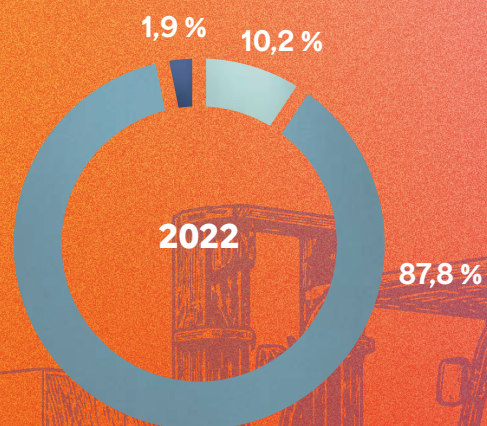
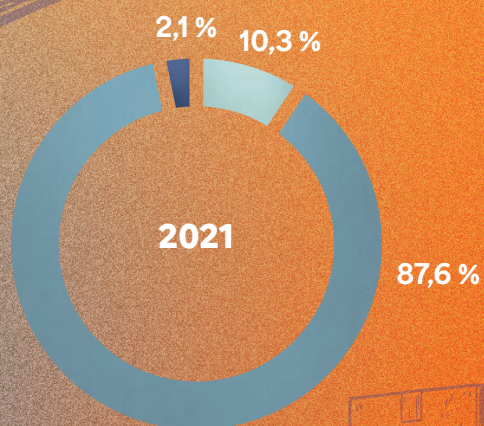
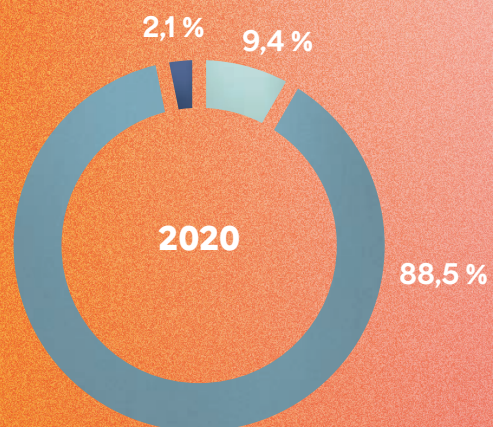
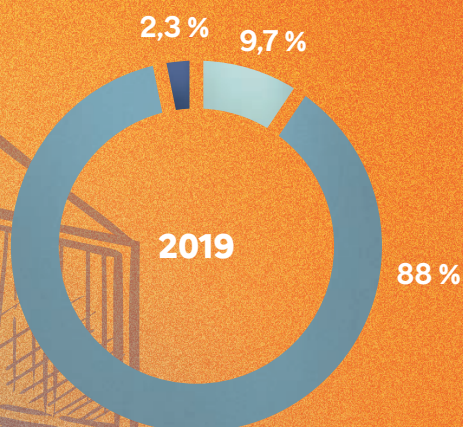


## Parts modales voyageurs (en voyageurs.km)



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

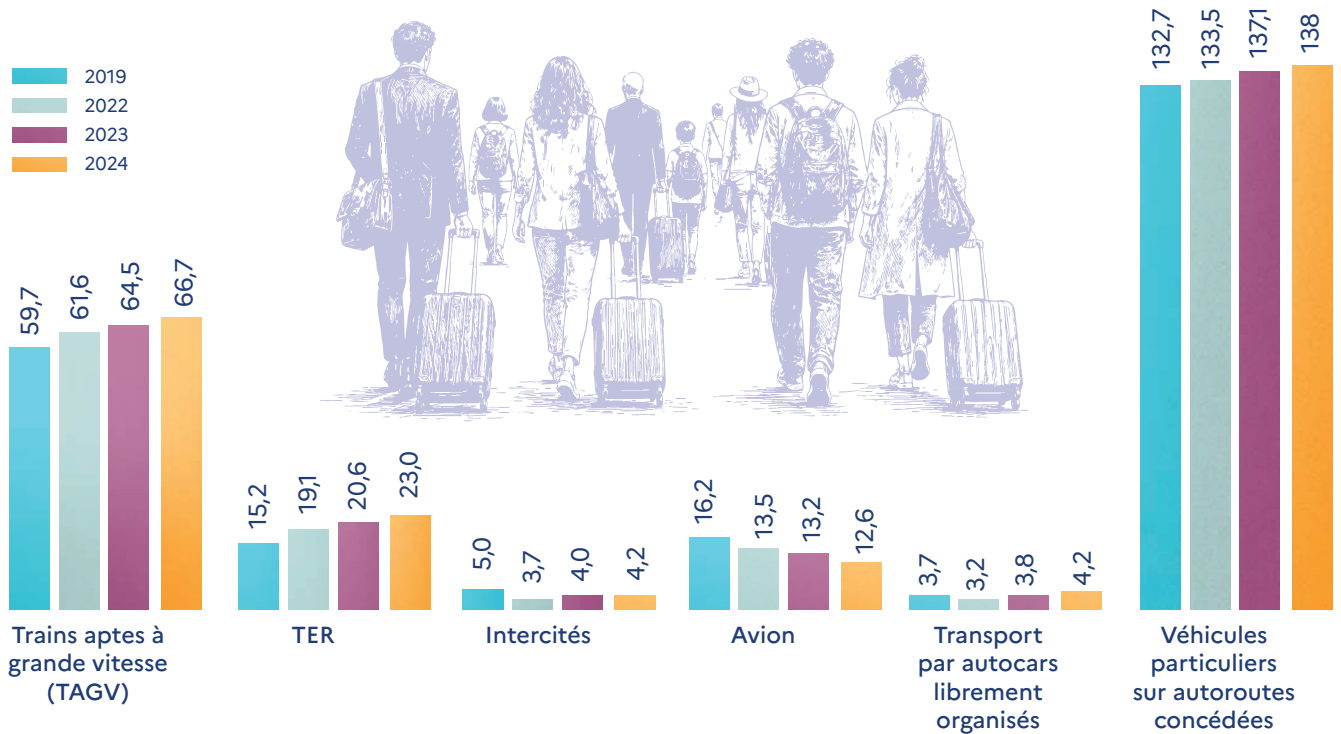
## Parts modales fret (en tonnes.km)



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

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

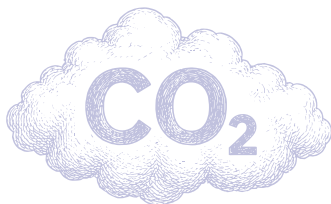
## Détail de la fréquentation des transports entrant dans le périmètre de régulation de l'ART (en Md voyageurs.km)



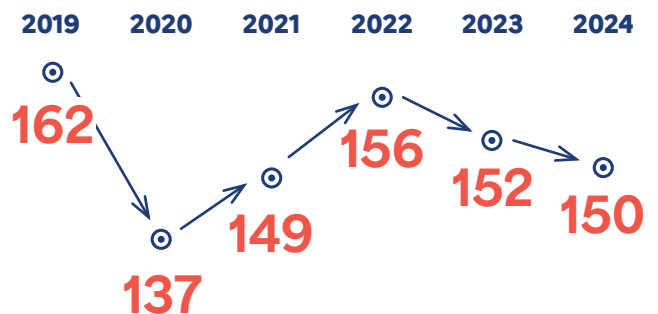
## Transports & émissions de gaz à effet de serre

**Poids du secteur des transports**  
dans les émissions totales de gaz à effet de serre domestiques en 2024 :

**33 %**



**Émissions de gaz à effet de serre**  
du secteur des transports (voyageurs et fret) (en Mt eqCO<sub>2</sub>)



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

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

Source : ART d'après ADEME – Base Empreinte (V 23.9 ; facteurs d'émission), SDES (volumes de circulation et fréquentation des modes routiers, entreprises ferroviaires pour le train), DGAC (émissions des vols intérieurs à la France métropolitaine), Citepa, avril 2024, Inventaire format Secten pour les autres modes.

# Émissions de gaz à effet de serre

## TRANSPORT FERROVIAIRE

**635**  
millions kg eqCO<sub>2</sub>

émis pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs\*

soit 5,6 g eqCO<sub>2</sub> par voyageur.km\*, émissions moyennes estimées du parcours d'1 km par passager

## TRANSPORT AÉROPORTUAIRE

**1,8**  
milliards kg eqCO<sub>2</sub>  
(en 2023)

pour les vols intérieurs à la France métropolitaine  
soit 143 g eqCO<sub>2</sub> par voyageur.km

## TRANSPORTS PUBLICS URBAINS IDF

**55**  
millions kg eqCO<sub>2</sub>

émis pour les métros et RER gérés par la RATP

soit une moyenne de 4 g eq CO<sub>2</sub> par voyageur.km\*

## TRANSPORT RÉSEAU AUTOROUTIER

**13**  
milliards kg eqCO<sub>2</sub>

émis pour les poids lourds sur le réseau autoroutier concédé

soit une moyenne de 112 g eqCO<sub>2</sub> par tonnes.km\*

## TRANSPORT RÉSEAU AUTOROUTIER

**17**  
milliards kg eqCO<sub>2</sub>

émis pour les véhicules particuliers sur le réseau autoroutier concédé

soit 124 g par voyageur.km\*

## TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

**113**  
millions kg eqCO<sub>2</sub>  
soit 27 g eqCO<sub>2</sub> par voyageur.km\*

\*Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport

# Infrastructures & aménagements



**48 335 Km**

de voies\*

(2<sup>e</sup> réseau européen)



**2 802**

gares de voyageur

régulièrement desservies\*



**279**

aménagements  
desservis

dont 78 gares routières\*



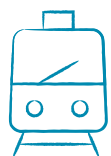
Près de

**12 000 Km**

de réseau autoroutier

en France

dont plus de 9 200 km d'autoroutes concédées.  
Les autoroutes concédées représentent 1 % de  
l'infrastructure routière en France, mais absorbent plus  
de 16 % du trafic total (voyageurs et marchandises)



**248 Km**

de réseau  
de métro

**320**

stations  
de métro\*



**123 Km**

de lignes de RER  
gérées par la RATP\*

**64**

gares  
de RER  
gérées par  
la RATP\*

**68**

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

\*Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport

# Acteurs de la mobilité



**7**  
entreprises  
ferroviaires  
fournissant des  
services aux  
voyageurs\*

**19**  
entreprises  
ferroviaires  
fournissant des  
services de fret  
(transport de  
marchandises)\*



**9**  
exploitants  
d'aéroports régulés  
qui représentent :

- 86 % du transport aérien commercial de voyageurs (en nombre de passagers)
- 94 % du transport aérien commercial de fret (en tonnes de fret)



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



**157**  
services publics  
d'information<sup>3</sup>



**20**  
concessionnaires  
d'autoroutes  
qui gèrent :

- 78 % du réseau autoroutier national dont 93 % par les trois principaux groupes de sociétés concessionnaires d'autoroutes<sup>2</sup>



**28**  
services privés  
d'information<sup>4</sup>



Citymapper



ComparaBUS

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

<sup>3-4</sup> Source : PASSIM CEREMA <https://www.francemobilites.fr/outils/maas/realisations>

# Fréquentation

## 108 Md

de passagers.km

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



## 33 Md

de tonnes.km transportées\*

○ dont 44 % de transport combiné\*



## 12,58 Md

de passagers.km

à l'intérieur de la France  
métropolitaine



## 5,8 Md

de voyageurs.km

pour le RER (géré par la RATP)\*



## 3 Md

de passagers.km

(sur les liaisons domestiques)\*





# Une année active au service des usagers et de la mobilité

## L'ART en action !

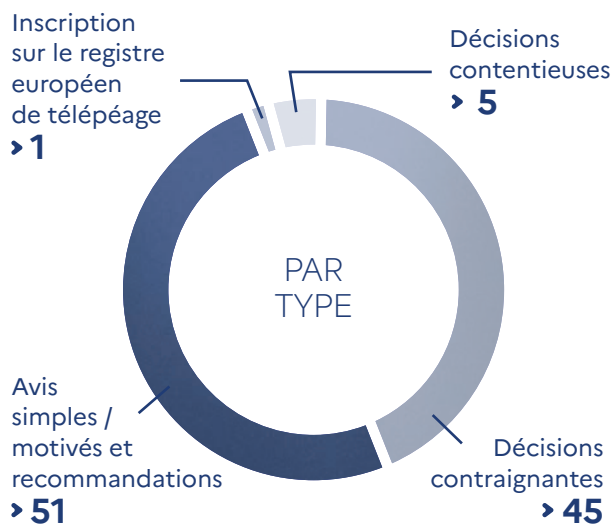
Avis, décisions, rapports et études, séances de collège, auditions, consultations publiques, contentieux : l'année 2025 a été particulièrement active pour l'ART, dont le collège et les agents œuvrent au quotidien au développement de mobilités durables dans les six secteurs des transports relevant de sa compétence.



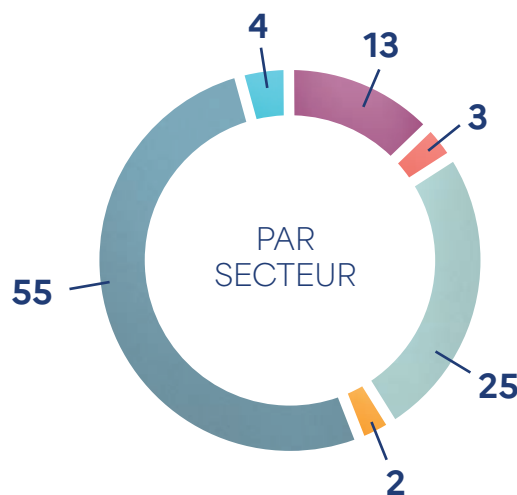
**14**  
rapports  
et études



**102**  
avis  
et décisions



- Multisectoriel
- Autoroutier
- Ferroviaire
- Transport routier de voyageurs
- Aéroportuaire
- Données et services numériques de mobilité
- Transports publics urbains en région Île-de-France





## Une activité dense



**1**

consultation  
publique



**42**

auditions par  
le collège de  
l'ART



**45**

séances de  
collège



## Une activité contentieuse riche

Elle se répartit en trois grandes catégories :

➤ **Les décisions rendues par le régulateur dans le cadre de ses fonctions contentieuses (règlements de différend et procédures en recherche et constatation de manquement) :**

- 2 décisions de règlement de différends ;
- 3 décisions de clôture de procédures en recherche et constatation de manquements.

➤ **Les recours formés devant les juridictions contre les actes de l'ART :**

- 1 décision du Conseil d'État rejetant l'ensemble des requêtes introduites par des compagnies aériennes contre la décision n° 2024-001 du 12 février 2024 par laquelle l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires des aéroports de Paris à compter du 1<sup>er</sup> avril 2024\* ;
- 1 décision du Conseil d'État rejetant l'ensemble des requêtes introduites par la société Aéroports de Lyon contre :
  - la décision n° 2024-023 du 21 mars 2024 par laquelle l'ART a refusé

d'homologuer les tarifs des redevances des aéroports de Lyon pour la période tarifaire 2024-2025 ;

- la décision n° 2024-054 du 11 juillet 2024 par laquelle l'ART a fixé les tarifs de ces redevances à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024 ;
- la décision portant adoption des lignes directrices de l'ART relatives à l'appréciation du coût moyen pondéré du capital (CMPC) dans le secteur aéroportuaire.\*\*

➤ **Les recours formés devant les juridictions contre les décisions d'un tiers, dans le cadre desquels l'ART a la qualité de partie ou d'intervenant :**

- 1 décision du Conseil d'État rejetant l'ensemble des requêtes introduites par sept régions aux fins d'obtenir l'annulation des tarifs des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de services (HDS) 2024 à 2026, figurant dans le document de référence du réseau et ayant fait l'objet d'un avis conforme de l'ART.\*\*\*

\* CE, 30 janvier 2025, IATA et autres, n° 493373, 493388 et 495095.

\*\* CE, 10 juillet 2025, société Aéroports de Lyon, n° 494869, 498095, 500666.

\*\*\* CE, 2 oct. 2025, Région Bourgogne Franche-Comté et autres, n° 498841, 498842, 498844, 498845, 498847, 498849, 498896.



# Mesurer la performance de l'action de l'ART

L'ART agit, à travers ses avis, décisions et rapports, pour améliorer le fonctionnement du secteur des transports et accompagner le développement de mobilités durables. Attentive aux effets concrets de son action, elle a réalisé en 2025, pour la troisième année consécutive<sup>1</sup>, un bilan de la mise en œuvre de ses demandes, recommandations, réserves, injonctions et rappels à la loi<sup>2</sup>. Ce bilan couvre l'ensemble des secteurs régulés, à l'exception du transport routier de voyageurs par autocar, qui n'a pas fait l'objet de demandes sur la période.

<sup>1</sup> Sauf indication particulière, le bilan est effectué à fin 2025 et porte sur toutes les demandes émises entre le 1<sup>er</sup> avril 2024 et le 31 mars 2025, auxquelles s'ajoutent toutes celles formulées antérieurement et qui devaient encore être mises en œuvre.

<sup>2</sup> Les demandes correspondent aux requêtes formulées par l'ART dans le cadre d'avis simples ou conformes, tandis que les recommandations et les réserves relèvent des bonnes pratiques qu'elle préconise. La levée des réserves émises par l'ART conditionne le caractère favorable de ses avis conformes. Enfin, les injonctions constituent des demandes émises par l'ART dans le cadre de procédures de règlements des différends.



## Secteur ferroviaire

La mise en œuvre des recommandations, demandes et réserves de l'ART demeure globalement bien engagée mais doit être poursuivie, en particulier, sur des sujets complexes, notamment en matière d'amélioration des outils et procédures opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service.



# 80

recommandations



# 14

demandes



# 3

réserves à lever

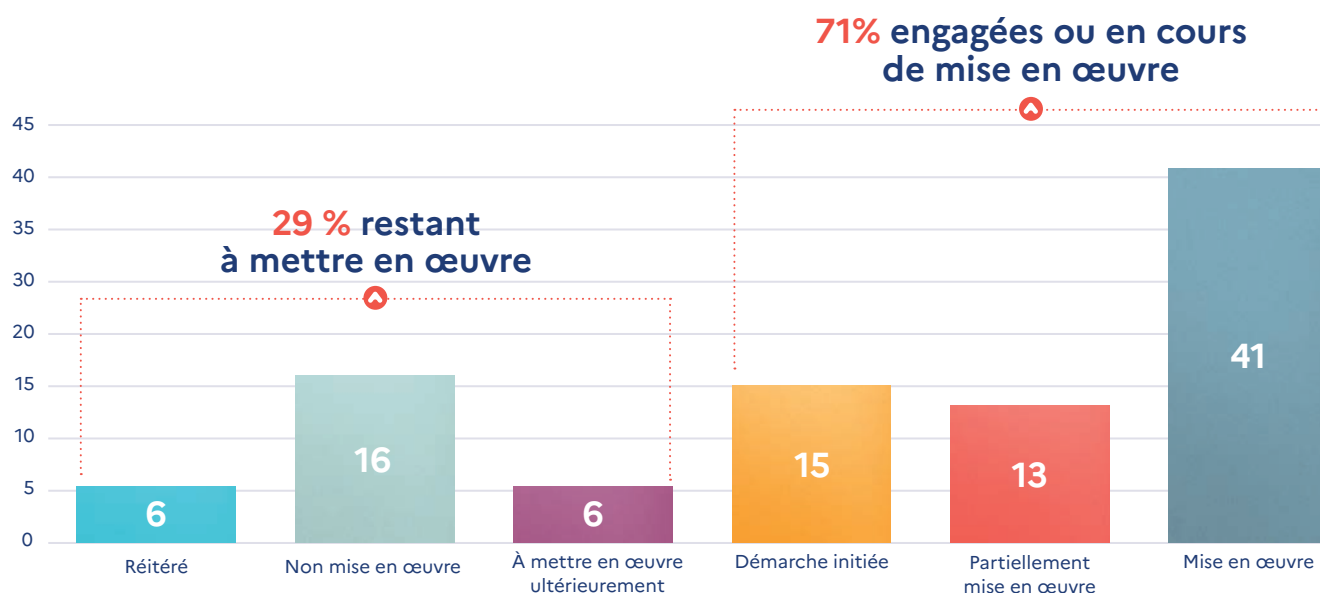
**ont été formulées par l'ART entre le 1<sup>er</sup> avril 2024 et le 31 mars 2025, dans le cadre de seize avis et décisions.**

**Ces demandes, recommandations et réserves de l'ART visent principalement à :**

- ▶ améliorer la transparence des conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires et poursuivre la levée des barrières à l'entrée sur le marché pour favoriser l'arrivée de nouveaux entrants (51 % des recommandations, demandes et réserves) ;
- ▶ œuvrer à une tarification efficace de l'infrastructure ferroviaire et des facilités essentielles, notamment :
  - ▶ en renforçant le lien entre évolutions tarifaires et qualité de service ;
  - ▶ en visant la maîtrise du niveau des tarifs grâce à des incitations à l'efficacité des opérateurs ;
  - ▶ en œuvrant à l'amélioration du signal-prix par une meilleure connaissance et allocation des coûts (44 % des recommandations, demandes et réserves).
- ▶ mettre en œuvre une régulation plus incitative à l'amélioration de la qualité de service offerte par les gestionnaires d'infrastructures essentielles et, ainsi, contribuer à la qualité des infrastructures ferroviaires (5 % des recommandations, demandes et réserves).

Le premier destinataire de ces demandes et recommandations est SNCF Réseau, principal gestionnaire d'infrastructure et exploitant d'installations de service en France, à qui sont adressées 78 des 94 demandes et recommandations. Les trois réserves qui ont été levées concernaient, quant à elles, Technis, opérateur spécialisé dans la maintenance de locomotives dédiées au transport de marchandises.

## SUIVI DES RECOMMANDATIONS, DEMANDES ET RÉSERVES FORMULÉES PAR L'ART DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE



L'ART constate que la mise en œuvre de ses recommandations, demandes et réserves demeure globalement bien engagée et traduit une appropriation réelle de ses orientations. Au total, près de 71 % d'entre elles sont mises en œuvre (incluant les démarches initiées et les mises en œuvre partielles).

L'action de l'ART a notamment contribué à renforcer la transparence et la lisibilité des conditions d'accès au réseau et aux installations de service, à améliorer les règles d'allocation des capacités et les dispositifs d'indemnisation associés, ainsi qu'à faire évoluer les modèles tarifaires et les outils de suivi de la qualité de service et des coûts.

En revanche, l'ART observe qu'environ 29 % des demandes, recommandations et réserves restent à mettre en œuvre ou n'ont pas été mises en œuvre. Parmi celles-ci, 16 % n'ont pas été réalisées dans les délais impartis, en particulier en ce qui concerne :

- ▶ les conditions d'allocation des capacités associées aux accords-cadres, notamment la mise en œuvre de procédures de coordination dans le document de référence du réseau et la garantie d'un accès effectif à la capacité pour l'ensemble des candidats ;
- ▶ l'amélioration des outils et des processus opérationnels de gestion des capacités, incluant la mise en place d'outils intégrés, l'évolution des livrables de planification (PER) et le renforcement des mécanismes d'incitation et de traitement des réclamations ;
- ▶ certains volets de la tarification de l'infrastructure et des prestations associées, notamment en matière de modulation tarifaire, d'allocation des coûts et de règles applicables dans les installations de service.

# Secteur des transports publics urbains en Île-de-France

Si la mise en œuvre de ses demandes et recommandations est globalement engagée, l'ART reste attentive à la poursuite des travaux visant à fiabiliser les coûts pris en compte pour la rémunération de la RATP, au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique, et à améliorer la méthode d'élaboration des tarifs des prestations de sûreté.



## 4

recommandations



## 9

demandes

ont été adressées par l'ART  
entre le 1<sup>er</sup> avril 2024  
et le 31 mars 2025.

Ces recommandations et demandes de l'ART visent à :

- fiabiliser le niveau des coûts pris en compte pour établir les rémunérations pluriannuelles versées par Île-de-France Mobilités à la RATP (trois recommandations) ;
- améliorer la méthode d'élaboration des tarifs des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP, afin notamment de fonder les tarifs sur ceux que proposerait un opérateur de référence considéré comme « efficace » (une recommandation et neuf demandes).

## SUIVI DES RECOMMANDATIONS ET DEMANDES FORMULÉES PAR L'ART DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

1 Réitérée

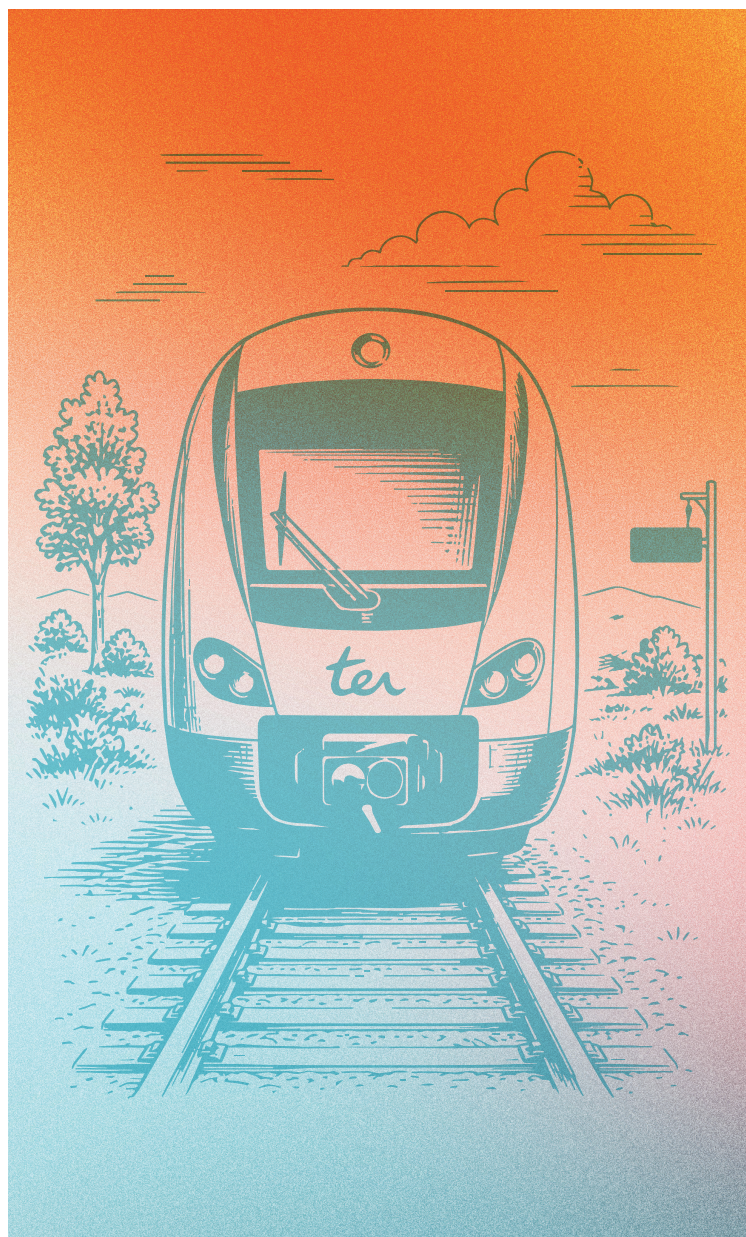
6 Mises en œuvre

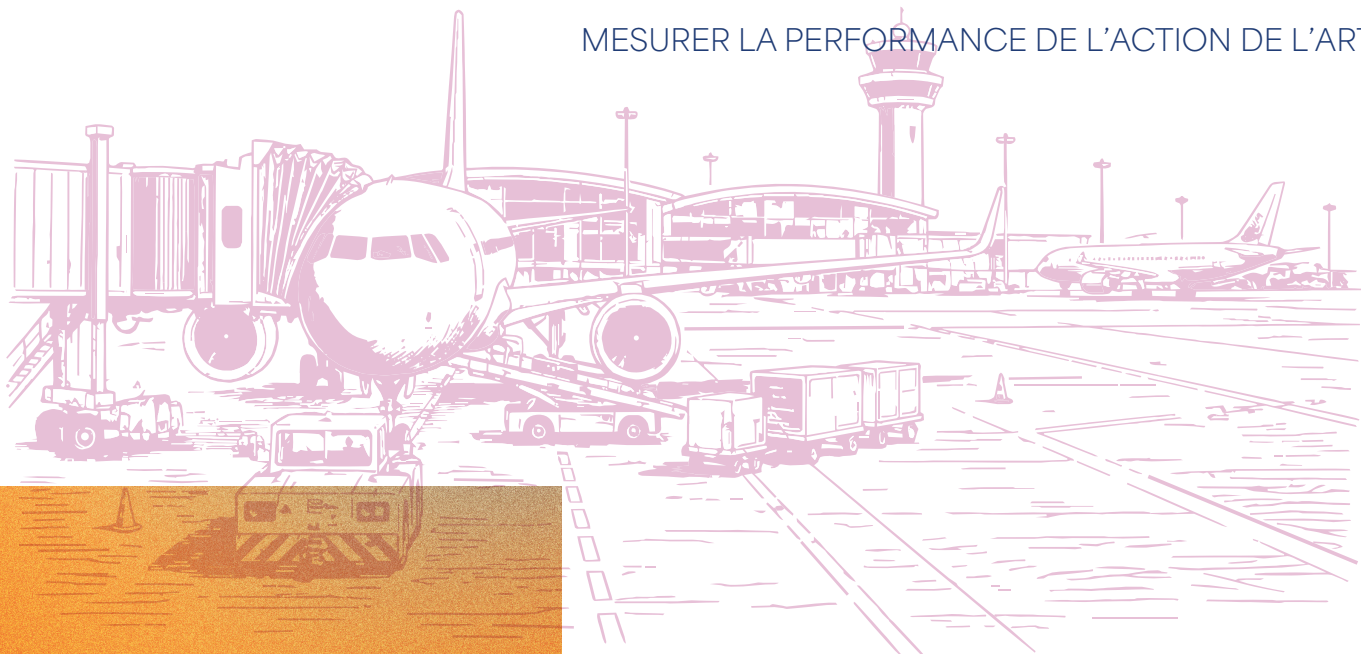
6 À mettre en œuvre

La mise en œuvre des demandes et recommandations de l'ART est engagée, même si plusieurs d'entre elles devront encore se concrétiser dans les prochaines années. À ce stade, cinq demandes et une recommandation ont été mises en œuvre, tandis que six autres demandes sont appelées à l'être ultérieurement, notamment à l'occasion des prochaines saisines tarifaires, ou dans le cadre de l'évolution des conventions entre Île-de-France Mobilités et la RATP. Une demande a par ailleurs été réitérée afin d'obtenir une clarification complète des modalités de tarification concernées.

Des avancées significatives peuvent être observées en matière de tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP. L'action de l'ART a notamment conduit à améliorer la justification des charges et des projections financières, à préciser le niveau de bénéfice raisonnable au regard des risques couverts et de renforcer l'environnement de contrôle, en vue des prochaines saisines.

Les recommandations relatives à la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau du Grand Paris visent principalement à renforcer la transparence et la justification des coûts. Elles portent notamment sur l'amélioration du suivi des prestations et des montants associés dans les comptes séparés, sur une meilleure explicitation du lien entre les programmes techniques et leurs coûts, ainsi que sur la justification du niveau de marge retenu dans les conventions et les futurs avenants.





6

demandes



24

recommandations

ont été formulées par l'ART dans le cadre de cinq décisions adressées aux aéroports régulés, à l'occasion des avant-dernières décisions d'homologation<sup>3</sup>.

## Secteur aéroportuaire

Si la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante, l'ART reste attentive à la conformité du cadre méthodologique d'évaluation de la rémunération du capital.

L'ART veille notamment à ce que :

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

**L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes et recommandations est globalement satisfaisante : 77 % d'entre elles ont été mises en œuvre, totalement ou partiellement (lorsqu'une démarche a été initiée). Toutefois, l'ART a été amenée à réitérer 23 % de ses demandes et recommandations, et l'absence de mise en œuvre de deux demandes a participé à un refus d'homologation tarifaire.**

**En réponse aux recommandations de l'ART, les exploitants aéroportuaires ont principalement suivi celles portant sur la transparence et la concertation avec les usagers.**

<sup>3</sup> Au regard du cadre juridique et du fonctionnement opérationnel de la régulation aéroportuaire, le périmètre temporel considéré diffère des autres secteurs : le bilan est effectué après un cycle complet d'homologations annuelles, c'est-à-dire en examinant lors de la saisine de l'année N (jusqu'au 31 décembre 2025) la mise en œuvre des demandes formulées dans les avant-dernières décisions de l'ART (N-1).

La société Aéroports de Paris (ADP)<sup>4</sup> a rétabli un dialogue direct via des groupes de travail et a transmis sa documentation en amont des délais légaux. Elle a également amélioré la modélisation de son besoin en fonds de roulement en élargissant sa profondeur historique.

De son côté, l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse a renforcé la visibilité sur ses investissements en détaillant ses vingt projets principaux, et a fourni une attestation de conformité établie par un auditeur externe. L'aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADBM)<sup>5</sup> a, pour sa part, fait converger les coefficients acoustiques et justifié sa structure tarifaire géographique par des études sur le temps d'utilisation des installations. Enfin, les aéroports de la Côte d'Azur (ACA)<sup>6</sup> ont maintenu la tenue d'ateliers analytiques avec les usagers. Dans l'ensemble, les démarches initiées par les exploitants visent principalement à maintenir un dialogue direct avec les usagers, notamment via des ateliers analytiques, et à recourir à des auditeurs externes pour certifier la pertinence des règles d'allocation comptable.

**Malgré ces avancées en matière de transparence et de procédure, certaines recommandations réitérées par l'ART ont consisté notamment à rappeler les exigences liées à la mise en œuvre du cadre méthodologique d'évaluation de la juste rémunération des capitaux investis.** L'ART a rappelé aux sociétés ADP, ACA et ADBM la nécessité d'une application stricte de ses lignes directrices<sup>7</sup> dans le calcul du coût du capital

(CMPC). Elle a notamment relevé des divergences sur plusieurs points, tels que la détermination du coût de la dette, l'évaluation du bêta, l'estimation du taux sans risque ou encore le niveau de la prime de risque de marché.

**L'ART reste également attentive au suivi de ses demandes de mise en conformité des règles d'allocation des produits, des actifs et des charges avec les principes établis dans sa décision n° 2022-024.**

- ▶ **Dans sa décision de refus d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de la société ADP, l'ART a réitéré l'exigence de suppression de certains biais d'allocation** notamment concernant la répartition des surfaces et des infrastructures d'accès. Ces biais sont susceptibles d'augmenter indûment les charges opérationnelles du périmètre régulé et de sous-évaluer artificiellement la rentabilité réelle (ROCE<sup>8</sup>).
- ▶ **Par ailleurs, sur la base de l'étude demandée par l'ART, la société ADP n'a pas pu justifier l'écart tarifaire appliqué entre les faisceaux « métropole / Schengen », d'une part, et « international ».** D'autre part, l'ART s'est donc opposée à cette différenciation tarifaire, qui a constitué l'un des motifs du refus d'homologation.

**L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes et recommandations est satisfaisante mais elle reste attentive à leur suivi.**



<sup>4</sup> Décisions de l'ART n° 2025-87 et n° 2025-092.

<sup>5</sup> Décision de l'ART n° 2025-047.

<sup>6</sup> Décision de l'ART n° 2025-076.

<sup>7</sup> Décision de l'ART n° 2023-052.

<sup>8</sup> « Return On Capital Employed » en anglais, le ROCE permet d'évaluer la performance financière de l'exploitant.

# Secteur autoroutier

Des recommandations structurantes formulées par l'ART se sont concrètement traduites par une baisse de 50 millions d'euros des péages, et par un meilleur encadrement des prix pour la recharge électrique des véhicules.



# 17

## recommandations

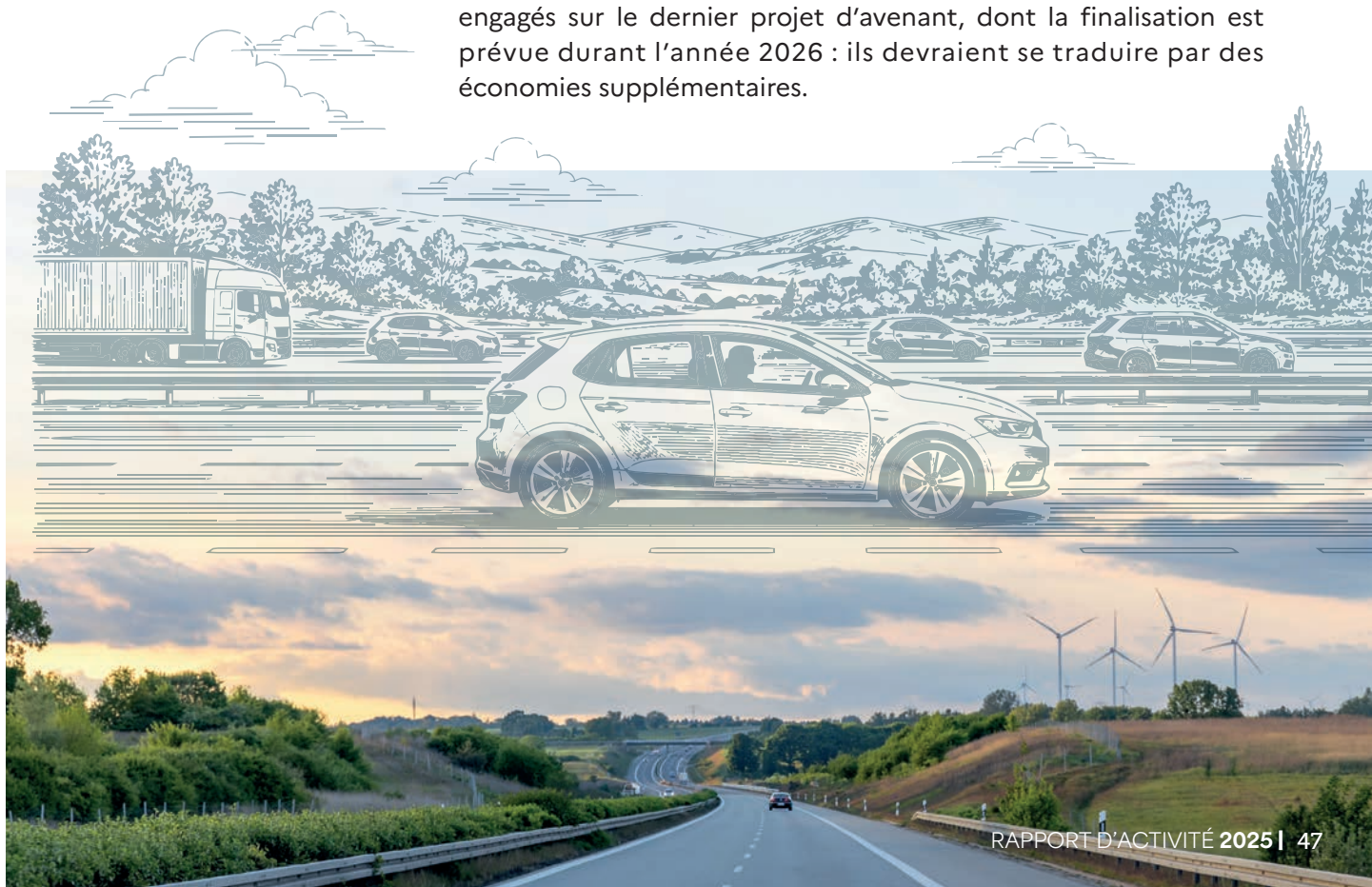
**ont été formulées par l'ART durant l'année 2025 dans le cadre d'avis et rapports, à l'intention du concédant ou des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).**

Schématiquement, ces recommandations poursuivent trois objectifs.

## Premier objectif

**Assister le concédant dans la négociation d'investissements supplémentaires.**

Élaborées dans le cadre de quatre avis sur des projets d'avenants, ces recommandations visent à calibrer la compensation des concessionnaires au plus juste. En 2025, 11 recommandations ont ainsi été formulées au concédant. L'ART a notamment souligné la nécessité de réviser à la baisse le coût prévisionnel de travaux, d'optimiser le montage financier et de revoir le partage des risques. Finalement, neuf recommandations ont été mises en œuvre par le concédant, permettant de générer près de 50 millions d'euros d'économies pour les usagers. Des travaux ont par ailleurs été engagés sur le dernier projet d'avenant, dont la finalisation est prévue durant l'année 2026 : ils devraient se traduire par des économies supplémentaires.



## Deuxième objectif

**Renforcer l'efficacité des procédures de passation des marchés, notamment de travaux, et des contrats de sous-concessions, au bénéfice des usagers finaux.**

Dans les rapports sur les marchés publiés en 2024 et 2025, l'ART a mis en lumière deux constats.

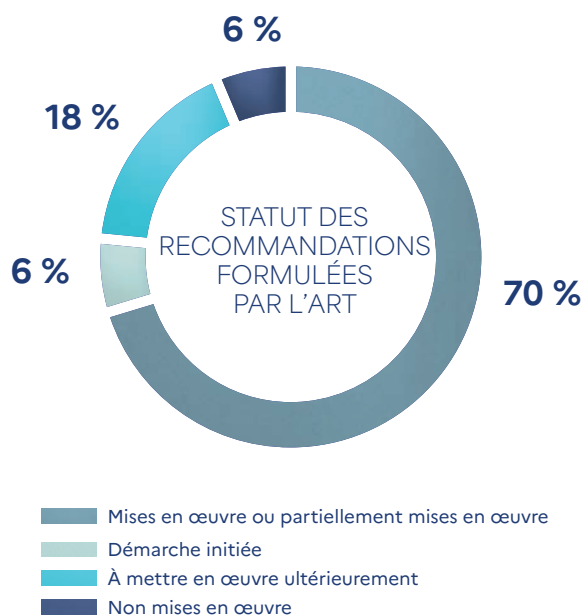
- Tout d'abord, les modalités de contractualisation avec les exploitants d'aires de service viennent surenchérir artificiellement le prix des services – notamment celui de la recharge électrique.
- Ensuite, certains concessionnaires attribuent de plus en plus de marchés à des entreprises de leur groupe.

Face à ces constats, l'ART a émis trois recommandations. Mises en œuvre par les sociétés et le ministère des Transports, elles se traduisent concrètement par des prix mieux maîtrisés et une concurrence rétablie sur le marché des travaux publics.

## Troisième objectif

**Anticiper les futures modalités de gestion du réseau autoroutier.**

Compte tenu de l'échéance prochaine des concessions historiques, ce point constitue l'un des principaux axes de travail de l'ART en matière d'économie des concessions. Plusieurs de ses publications ont ainsi mis en avant des marges de progrès dans les contrats de concession. Ces recommandations portent notamment sur l'indexation des péages, les conditions de restitution de l'infrastructure en fin de concession, et les modalités d'amortissement des actifs. Les trois recommandations de l'ART sur ces sujets ont été mises en œuvre par le concédant dans le cadre de la dernière procédure d'appel d'offres conduite. Elles contribuent à préparer les futures mises en concurrence, en posant les bases de contrats plus efficaces et mieux équilibrés.



# Secteur des données & services numériques de mobilité

Les actions menées par l'ART en 2025 contribuent à favoriser l'utilisation des données, en premier lieu pour les transports en commun, mais également pour les mobilités partagées telles que le vélo ou l'autopartage.



## 104 rappels à la loi

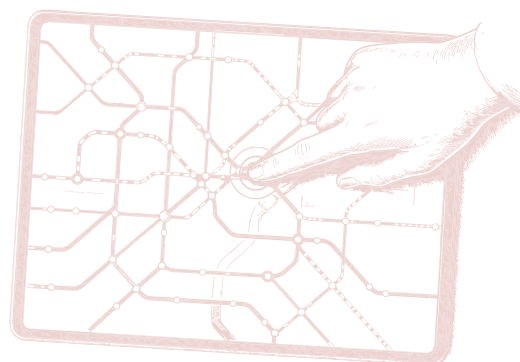
ont été adressés par l'ART aux différents détenteurs de données au cours de sa troisième campagne de contrôle, menée de mars à décembre 2025<sup>9</sup>. Ces actions ont permis à 99 % des détenteurs concernés de se mettre en conformité ou de s'engager à le faire dans un délai fixé.

Ces rappels à la loi ont porté sur :

- ▶ la publication des données statiques et dynamiques relatives aux transports collectifs et aux mobilités partagées ;
- ▶ l'amélioration de la qualité des données déjà présentes sur le Point d'Accès National (PAN) - <https://transport.data.gouv.fr> ;
- ▶ la transmission des déclarations de conformité.

Au total, 26 demandes de publication ont été émises et 44 rappels relatifs à la qualité des données ont été adressés, principalement aux AOM locales (54 rappels).

L'ART a également initié un nouvel axe de contrôle portant sur la publication des données d'accessibilité, notamment celles concernant les équipements en gare : escaliers roulants, ascenseurs, etc. À ce titre, deux acteurs nationaux majeurs, SNCF Gares & Connexions et Île-de-France Mobilités, ont fait l'objet de rappels à la réglementation.

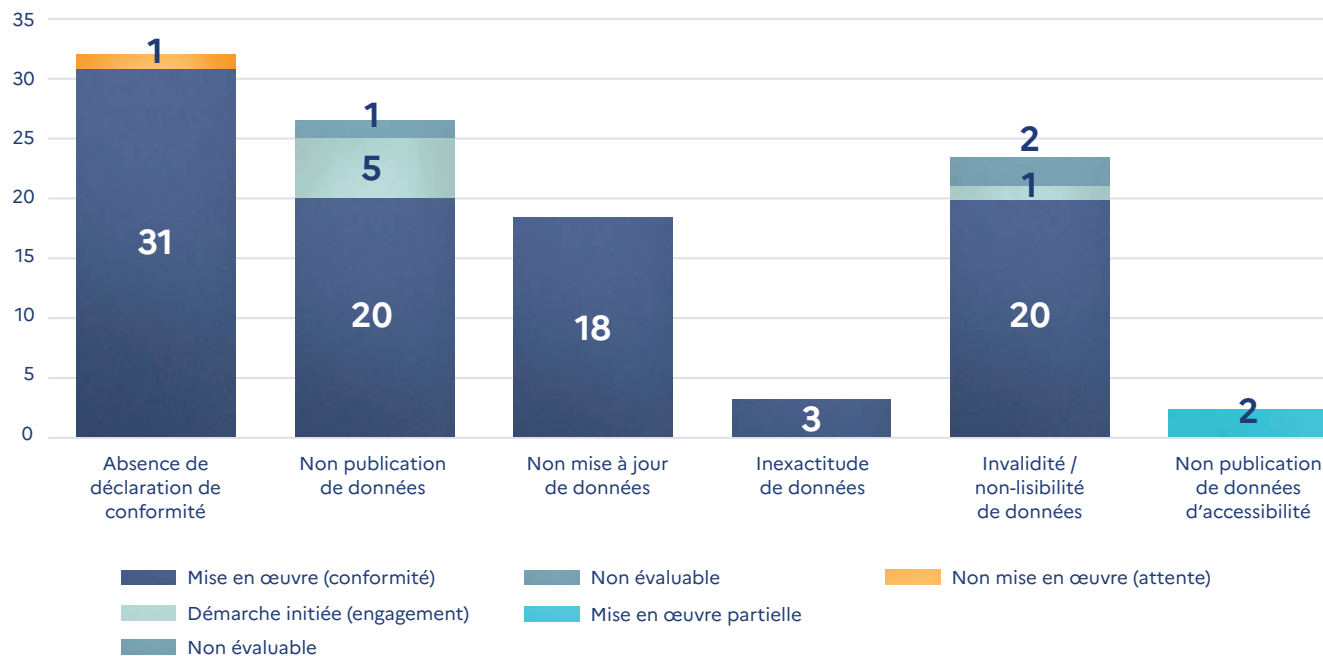


Les actions de contrôle menées par le régulateur ont par ailleurs permis d'accroître la transmission des déclarations de conformité<sup>10</sup>, lui permettant ainsi de mener des actions de contrôle efficaces et proportionnées. Bien que 415 détenteurs de données aient déjà publié des jeux de données sur le PAN avant la campagne de contrôle, seuls cinq avaient rempli une déclaration de conformité valable au 1<sup>er</sup> janvier 2025. Au 1<sup>er</sup> janvier 2026, l'ART en recense désormais 60. Cette hausse s'explique par les actions de rappels à la réglementation menées par l'ART pendant sa campagne de contrôle : 32 rappels ont été adressés aux détenteurs de données, dont 97 % ont conduit à une mise en conformité, consistant à compléter et à transmettre leurs déclarations.

<sup>9</sup> Notamment des gestionnaires de services de transports réguliers tels que les autorités organisatrices de la mobilité ou leurs délégataires, des compagnies aériennes ou des entreprises ferroviaires, ainsi que des gestionnaires de transport à la demande.

<sup>10</sup> Dès la première publication d'un jeu de données sur le PAN, le détenteur de données, au sens du règlement délégué (UE) 2017/1926, dispose d'un délai de trois mois pour transmettre une déclaration de conformité, dont la mise à jour est obligatoire à tout le moins une fois par an. Celle-ci constitue une base d'information attestant (i) des données de mobilité (catégories, types, formats, licences de données) associées à l'ensemble des services proposés (ii) des responsabilités liées à l'organisation du service de transport et (iii) des délais envisagés par le détenteur pour résoudre les problèmes qui lui sont signalés sur ses données.

## STATUT DES 104 RAPPELS À LA LOI ÉMIS AU COURS DE LA CAMPAGNE DE CONTRÔLE 2025 DE L'ART (ET ÉVALUÉS AU 31 DÉCEMBRE 2025)



## Les priorités de contrôle de l'ART pour la campagne 2026

La campagne de contrôle 2025 apporte deux enseignements.

D'une part, la mise en conformité des acteurs ayant déjà publié des données sur le PAN est plus rapidement atteinte que celle de ceux qui doivent publier pour la première fois, notamment grâce à l'outil de discussion du PAN qui fluidifie les échanges et accélère le processus de mise en conformité.

D'autre part, les nouveaux types de données, comme celles sur l'accessibilité des infrastructures, présentent un potentiel d'information voyageur sous-exploité par les détenteurs de données.

Par conséquent, pour la campagne de contrôle 2026, l'ART priorisera les actions suivantes :

- la publication des données dynamiques de transports collectifs et des mobilités partagées dans les formats réglementaires ;
- la publication des données relatives à l'accessibilité des infrastructures (gares ferroviaires et routières, parkings, aéroports) ;
- la transmission de plus de déclarations de conformité par les détenteurs de données ;
- la poursuite des efforts de mise en qualité des données déjà présentes sur le PAN.

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

# En synthèse...

## TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN IDF

Une application satisfaisante des demandes et des recommandations de l'ART, mais une vigilance maintenue sur la fiabilisation des coûts de la RATP et l'amélioration de la méthode de tarification des prestations de sûreté.

## SECTEUR AUTOROUTIER

Des recommandations structurantes de l'ART ayant conduit à une baisse de 50 millions d'euros des péages et à un meilleur encadrement des prix de la recharge électrique des véhicules.

## SECTEUR FERROVIAIRE

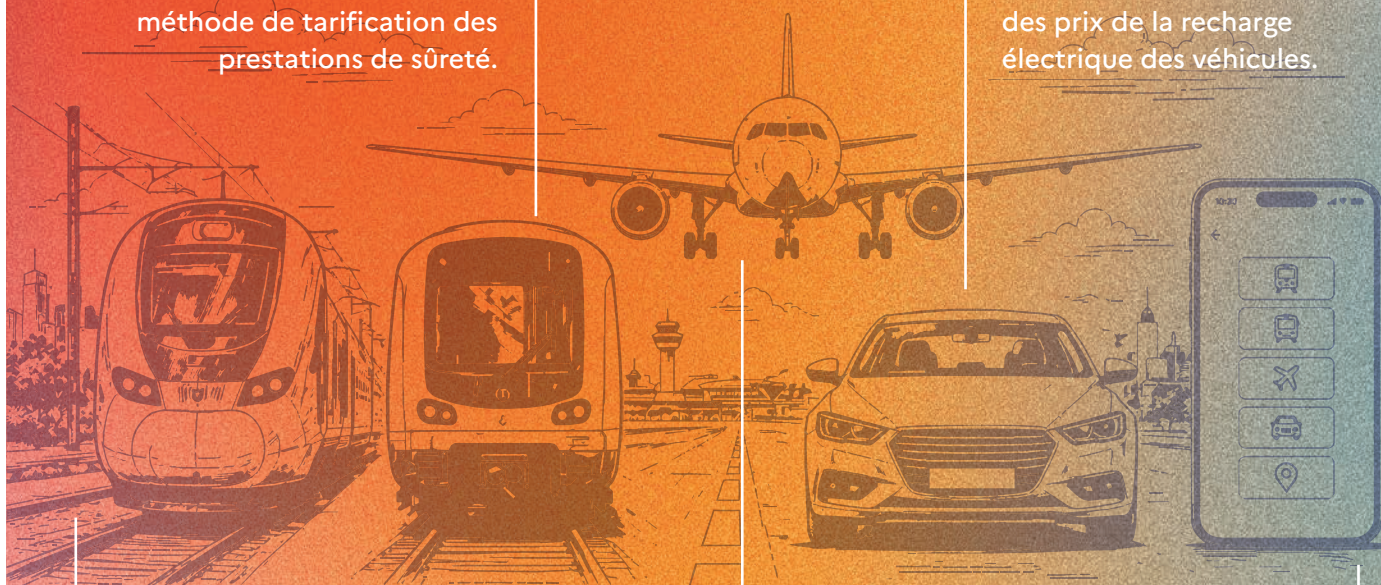
Une mise en œuvre bien engagée des recommandations de l'ART, mais qui doit être poursuivie sur le volet opérationnel et les installations de service.

## SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Des mises en œuvre satisfaisantes, mais une attention particulière portée sur la conformité du cadre méthodologique d'évaluation de la rémunération du capital.

## SERVICES NUMÉRIQUES & DONNÉES DE MOBILITÉ

Des actions en 2025 qui ont favorisé l'utilisation des données, pour les transports en commun comme pour les mobilités partagées.



# Une année marquée par l'évolution des compétences de l'ART

---





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

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

## Secteur ferroviaire

### 2010

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

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

### 2014

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

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

### 2015

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

*Règlement binational des 18 et 23 mars 2015.*

### 2018

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

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

## Transport routier de voyageurs

### 2015

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

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



## Secteur autoroutier

### 2016

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

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

### 2022

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

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

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

## Secteur aéroportuaire

2019

- Reprise – en les élargissant – des compétences de l'Autorité de supervision indépendante issues de la directive européenne 2009/12/CE.
- Homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français.
- Avis motivé sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC) à retenir et avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique.

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

2022

- Mission de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART.
- Pouvoir de détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable des actifs, des produits et des charges entre les périmètres régulé et non régulé.

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

2024

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

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

2025

- Avis motivé sur le cahier des charges de la concession d'un aérodrome relevant de la compétence de l'État.
- Avis conforme sur la durée du contrat de régulation économique, lorsqu'elle est supérieure à cinq ans, et son adéquation au projet industriel.
- Avis conforme sur la poursuite de l'exécution du contrat de régulation économique au-delà de cinq ans.
- Avis simple sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART.

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



## Transports publics urbains en région Île-de-France

2020

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

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

## Secteur des services numériques & données de mobilité

2020

- Mission sur le contrôle de l'ouverture et la réutilisation des données de mobilité ainsi que la billettique afin d'assurer, entre autres, le contrôle du respect des dispositions du règlement européen du 31 mai 2017 sur la fourniture de services d'informations relatifs aux déplacements multimodaux.

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

2025

- Missions de contrôle relatives au respect des obligations d'accès aux données routières numériques par les détenteurs et utilisateurs des données.
- Avis simple sur les projets de textes réglementaires portant sur les dispositifs de publication et d'utilisation des données numériques nécessaires à l'information des voyageurs.

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

# Une année marquée par le renforcement des compétences de l'ART

Les évolutions de la loi en 2025 traduisent de façon générale un renforcement du rôle de l'ART dans les secteurs aéroportuaire et des services numériques et données de mobilité. Ces évolutions témoignent d'une tendance de fond : l'affirmation progressive de l'ART comme régulateur économique transversal des mobilités.

## Aéroportuaire : l'évolution des compétences de l'ART en matière de régulation annuelle et pluriannuelle des tarifs

Possibilité d'écarter le critère de modération tarifaire

**E**n 2019, le législateur confiait à l'ART la régulation des redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français. Lorsqu'elle est saisie pour homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires, l'ART s'assure notamment de la juste rémunération des capitaux investis, du respect des principes généraux applicables aux redevances et que l'évolution tarifaires reste modérée.

**La loi DDADUE n° 2025-391 du 30 avril 2025<sup>1</sup> a introduit une exception au principe de modération tarifaire, en laissant à l'ART la faculté de ne pas l'appliquer lorsqu'il a eu pour conséquence d'empêcher, chaque année sur une durée de cinq ans, l'exploitant de l'aéroport de recevoir une juste rémunération des capitaux investis.**

Conditions d'intervention de l'ART sur des projets de contrats de régulation économique conclus dans le cadre d'une procédure de passation d'un contrat de concession portant sur un aéroport

**E**n matière de régulation pluriannuelle, l'ART rend un avis conforme au ministre chargé de l'aviation civile sur les projets de contrat de régulation économique (CRE). En 2024, le législateur avait renforcé l'intervention de l'ART dans la procédure d'élaboration de ces contrats, avec la possibilité de rendre un avis motivé sur les avant-projets de CRE.

**La loi DDADUE précitée a précisé les conditions d'intervention de l'ART lorsqu'un contrat de régulation économique est conclu dans le cadre d'une procédure de passation d'un contrat de concession. Ainsi :**

<sup>1</sup> Loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, environnementale, énergétique, de transport, de santé et de circulation des personnes.





- ▶ l'ART se prononce sur l'avant-projet et le projet de CRE du candidat retenu ;
- ▶ lorsqu'un CRE est conclu dans le cadre d'une procédure de passation d'un contrat de concession, la première évolution des tarifs suivant l'entrée en vigueur du contrat de concession, par rapport aux tarifs en vigueur n'est pas prise en compte dans l'appréciation du caractère modéré de l'évolution des tarifs afin d'assurer une meilleure articulation entre le contrat de concession et le CRE ;
- ▶ par dérogation à la durée maximale de cinq années des CRE, celle-ci peut être portée à dix ans. Cette dérogation vise à permettre de mieux articuler les cadres concessifs et réglementaires.

## Consultation de l'ART sur le cahier des charges de la concession d'un aéroport relevant de la compétence de l'État

**L**a loi DDADUE a prévu que l'ART rende un avis motivé sur le cahier des charges de la concession d'un aéroport relevant de la compétence de l'État.

## Consultation de l'ART sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des redevances des aéroports

**L**a loi DDADUE a harmonisé les compétences de l'ART en prévoyant que cette dernière rende un avis simple sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des redevances aéroportuaires des aéroports relevant de sa compétence. Cette mission est une garantie de la cohérence du cadre réglementaire applicable avec l'exercice de ses missions et, *in fine*, de l'effectivité de la régulation.

## Données numériques routières : l'extension de la mission de contrôle des données de mobilité par l'ART aux données numériques routières

Introduction de pouvoirs de l'ART en matière de contrôle des données numériques routières

**D**epuis la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM), l'ART exerce des missions relatives à la publication et l'utilisation des données numériques multimodales nécessaires au développement de services d'information multimodale, destinés à faciliter les déplacements des voyageurs.

La loi DDADUE, adoptée en 2025, a complété ces missions en conférant à l'ART des pouvoirs de contrôle portant sur le respect des obligations d'accès aux données routières numériques. Adoptées pour tenir compte des exigences européennes issues de la directive 2010/40/UE, ces dispositions concernent notamment les systèmes de transport intelligents et les services numériques d'information des voyageurs visant à faciliter les déplacements.

En particulier :

- à la demande de l'ART, les détenteurs et utilisateurs des données soumises aux obligations d'accès à ces données routières lui transmettent une description des données ou des services d'information qu'ils fournissent. Ils transmettent également des informations sur leur qualité, leurs conditions de réutilisation et une déclaration de conformité aux obligations ;
- l'ART peut, d'office ou à la demande de l'autorité compétente, contrôler l'exactitude des déclarations transmises. Elle peut demander aux acteurs concernés toute information et tout document utile à la réalisation de ce contrôle ;
- l'ART établit un rapport annuel sur les contrôles.





## Consultation de l'ART sur les projets de textes réglementaires relatifs aux données numériques nécessaires à l'information des voyageurs

**L**a loi DDADUE confie à l'ART une mission de contrôle de la conformité des données qui seront fournies par les acteurs concernés, au regard des exigences européennes issues de la directive européenne 2010/40/UE. Or, les décrets qui seront pris pour leur application auront un impact sur le contenu, la qualité, les modalités d'utilisation et de publication de ces données et donc sur l'efficacité des contrôles qui seront effectués par l'ART.

**Pour compléter ce dispositif de contrôle, la loi DDADUE a ainsi prévu que l'ART rende un avis simple sur les projets de textes réglementaires portant sur les dispositifs de publication et d'utilisation des données numériques nécessaire à l'information des voyageurs.** Cette consultation de l'ART lui permettra d'apporter son expertise et de proposer, le cas échéant, des ajustements au pouvoir réglementaire, au regard des difficultés opérationnelles identifiées.

# L'action de l'ART en 2025 au regard des grands enjeux de mobilité



---

Dans chacun des six secteurs des transports relevant de sa compétence, l'ART exerce ses missions au service d'enjeux qui répondent directement aux attentes des usagers des services de transports, qu'il s'agisse des personnes ou des entreprises.



L'ART contribue positivement à la transformation du secteur, autour de quatre enjeux prioritaires définis dans ses orientations stratégiques :

- ▶ 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.

Comment l'ART a-t-elle contribué, en 2025, à ces grands enjeux de mobilité ?

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

L'ART a contribué à améliorer la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures essentielles aux opérateurs de transport, en conciliant incitation à la performance et maîtrise des coûts des infrastructures.

Elle a également veillé à garantir un traitement équitable entre les opérateurs, condition essentielle à une concurrence effective, et à mieux répondre aux besoins des usagers en matière de prix, de diversité de l'offre et de qualité de service.

## Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- ▶ **amélioré les conditions d'accès au réseau ferré national et œuvré à une allocation efficace de la capacité ferroviaire dans un contexte d'ouverture à la concurrence**, en veillant à la transparence et la lisibilité des règles d'accès au réseau ferré national, dans le cadre de l'avis consultatif rendu en février 2025 sur le document de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2025 et 2026 ;
- ▶ **veillé à garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure**, en se prononçant sur le projet de nouveau code de bonne conduite de SNCF Réseau et sur le dispositif de conformité interne assurant le respect de ce code, avant leur adoption définitive par le conseil d'administration du gestionnaire d'infrastructure ;
- ▶ **contribué à des infrastructures ferroviaires performantes et de qualité**, notamment en actualisant ses travaux sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire dans le cadre de la conférence Ambition France Transports, en suivant les trajectoires d'investissement de SNCF Réseau et en incitant les gestionnaires d'infrastructures essentielles à améliorer la qualité du service fourni aux utilisateurs ;
- ▶ **examiné les indicateurs relatifs à la qualité de service, dans le cadre de son avis sur le rapport annuel de SNCF Réseau pour l'année 2025 ;**
- ▶ **œuvré à la mise en œuvre d'une régulation incitant à l'amélioration de la qualité de service du gestionnaire d'infrastructure et des gares**, notamment dans le cadre de ses avis relatifs au rapport annuel de SNCF Réseau pour l'année 2025, à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau au titre des installations de service pour l'horaire de service 2026 et au document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026 ;
- ▶ **publié, dans son bilan ferroviaire de 2024, des indicateurs relatifs à la qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs** pour contribuer à une régulation par la donnée ("*sunshine regulation*").

## Dans le secteur autoroutier, l'ART a :

- **contribué à préparer la fin des concessions historiques afin de préserver au mieux les intérêts des usagers de demain**, en recensant les investissements restant à réaliser, notamment dans le cadre de la préparation du quatrième rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières ;
- **évalué l'utilité des investissements envisagés pour les usagers**, en particulier ceux liés aux nouveaux usages de la route (covoiturage, mobilités partagées, recharge électrique, transports collectifs), afin d'éviter les surinvestissements et de limiter les usages inefficients, notamment dans le cadre de ses avis sur les avenants aux contrats de concession des sociétés Cofiroute et Escota ;
- **contre-expertisé les coûts des opérations d'autoroutes, afin de s'assurer de la fiabilité des estimations fournies par les concessionnaires**. Par deux avis rendus sur des projets d'avenants autoroutiers, l'ART a identifié que la majorité des investissements ne correspondaient pas à des aménagements autoroutiers traditionnels et que les coûts étaient surestimés.



## Dans le secteur des autocars longue distance, l'ART a :

- **assuré un accès équitable et adapté aux gares routières par les transporteurs**, en accompagnant près de dix exploitants dans la satisfaction de leurs obligations ;
- **observé l'évolution de la qualité de service dans les gares routières**, en mettant notamment en place un dispositif de suivi qui permet de montrer que, sur les dix gares les plus fréquentées par les services librement organisés, cinq ne remplissent pas la moitié des critères ;
- **poursuivi sa mission d'amélioration de la qualité de service des gares routières** en animant un groupe de concertation réunissant des acteurs du marché. L'objectif était double : faire émerger des standards de qualité de service en gare, tout en lançant une concertation avec les acteurs.

## Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- ▶ **poursuivi la mise en œuvre de la réforme du cadre de régulation fondé sur les contrats de régulation économique (CRE),** en rendant ses premiers avis motivés sur les projets de CRE des aéroports de Toulouse-Blagnac et Marseille-Provence reposant sur une intervention renforcée des usagers dans leur conception ;
- ▶ **accompagné des évolutions du cadre législatif visant à améliorer l'articulation entre les cadres concessif et réglementaire, ainsi qu'à s'adapter aux cycles longs d'investissement afférents aux aéroports** (renouvellement de concession, projet industriel complexe) ;
- ▶ **favorisé le dialogue entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports,** en veillant notamment à ce que les usagers d'aéroports soient consultés de façon régulière par le gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne la qualité du service fourni et les investissements envisagés sur la plateforme.





## Veiller à une mobilité fluide, à prix maîtrisés

L'action de l'ART concourt directement ou indirectement au développement d'une offre de mobilité fluide, de qualité et à prix maîtrisés.

Dans cette perspective, l'ART a agi pour faciliter l'accès des nouveaux opérateurs aux infrastructures, soutenu le développement d'offres diversifiées et favorisé l'intermodalité. Le régulateur a également accompagné l'amélioration de l'information des voyageurs par la mise à disposition de qualité des données de mobilité, ainsi que l'essor des services numériques multimodaux pour la distribution des titres de transport.



## Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- ▶ **garanti une tarification efficace, transparente et soutenable de l'infrastructure ferroviaire**, notamment en adaptant la régulation tarifaire pour les nouveaux entrants, dans le cadre de son avis conforme relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France ;
- ▶ **formulé des recommandations pour accompagner et favoriser l'arrivée des nouveaux entrants sur le marché ferroviaire**, en particulier dans le cadre des avis rendus sur les accords-cadres conclus par SNCF Réseau ;
- ▶ **amélioré la transparence et la cohérence de la tarification des prestations régulées en gares**, dans le cadre de son avis conforme sur le document de référence des gares de voyageurs pour 2026 ;
- ▶ **veillé aux incitations à l'efficacité de la gestion pour les gestionnaires d'infrastructures et activités essentielles**, notamment dans le cadre de ses avis annuels sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF et sur l'offre de référence de maintenance de SNCF Voyageurs ;
- ▶ **accompagner la création de nouvelles installations de service au service du développement du mode ferroviaire**, en adoptant des lignes directrices sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux installations d'entretien du matériel roulant pour le transport ferroviaire de voyageurs créées *ex nihilo* (« greenfield ») et aux prestations régulées qui y sont fournies et en approuvant, pour la première fois, l'offre de référence de la maintenance d'un nouvel entrant sur le segment des services conventionnés (Transdev).

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

- **contribué à garantir un juste prix des péages**, en recommandant par exemple, aux concessionnaires de réviser certaines hypothèses en matière de trafic et de recouvrement. Par ses avis, l'ART a permis une économie de plus de 50 millions d'euros pour les usagers ;
- **contribué à la baisse des prix du carburant payé par les usagers** grâce aux avis qu'elle a rendus sur les projets d'avenants aux contrats de sous-concessions pour les aires de service, en veillant à faire respecter les critères de modération tarifaire des carburants. L'économie générée est estimée à plus de 7c€/L ;
- **publié une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes**, afin d'informer le Parlement, le public et les usagers des principaux enseignements tirés de l'analyse de leurs comptes ;
- **contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes**, dont elle a rendu compte dans son huitième rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

## Dans le secteur des autocars longue distance, l'ART a, en particulier :

- **observé les évolutions du secteur pour en soutenir le développement**, en publiant notamment la dixième édition de son rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France, qui met en évidence, dix ans après sa libéralisation, l'importance du transport par autocar dans l'offre globale de mobilité interurbaine ;
- **contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des autocars longue distance**, en suivant l'évolution de l'activité du secteur pour s'assurer de son bon fonctionnement et de son développement ;
- **assuré un suivi du marché et des prix**, eu égard à la situation de duopole dans laquelle se situent depuis 2019 Flixbus et Blablabus ;
- **contrôlé les règles d'accès aux gares routières** pour s'assurer que les transporteurs accèdent à ces dernières dans des conditions satisfaisantes et à des prix justes, notamment grâce au registre des gares qu'elle tient et aux décisions qu'elle est amenée à prendre dans ce cadre.





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

- ▶ approuvé la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau métropolitain historique et de certains tronçons des lignes A et B du RER pour la période 2025-2029 ;
- ▶ veillé à ce que les tarifs des prestations de sûreté en gare et à bord des trains fournies par la RATP soient maîtrisés pour l'année 2024 et établis, à terme, sur une base pluriannuelle.

## Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- ▶ homologué les tarifs des redevances de plusieurs aéroports régulés pour garantir le juste prix aux usagers, comme ceux de l'EuropAirport de Bâle-Mulhouse, des aéroports de la Côte d'Azur et de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac ;
- ▶ travaillé à la mise en place d'un mécanisme incitatif à l'entrée des exploitants d'aéroports dans un cadre de régulation pluriannuel des contrats de régulation économique.

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

- ▶ incité les acteurs du secteur à publier de nouvelles données comme les tarifs ou l'accessibilité des transports dans le cadre de son rapport sur l'ouverture et l'utilisation des données ;
- ▶ mené une campagne de contrôle des données de mobilité, poursuivant notamment les objectifs d'une ouverture généralisée des données des transports en commun et d'une amélioration de la qualité des données de mobilité. Cette campagne permettra aux voyageurs empruntant les transports d'être mieux informés sur les offres disponibles et de pouvoir comparer ces offres, en particulier leurs prix.



## Transition écologique et décarbonation des transports

L'action de l'ART s'est inscrite en faveur de la transition écologique en accompagnant le développement de modes de transport moins polluants, comme le ferroviaire, les transports publics urbains en Île-de-France et les autocars longue distance. Elle a également soutenu le développement des services numériques de mobilité afin de renforcer l'intermodalité et l'attractivité de ces offres de transport collectif. Par ailleurs, l'ART a accompagné les investissements liés à la transition écologique dans le secteur autoroutier et assuré le suivi des mesures mises en œuvre par les exploitants d'aéroports. En 2025, plusieurs réalisations ont ainsi contribué à la transition écologique des transports.

### Dans le secteur ferroviaire

- ▶ **L'ART a accompagné le développement du fret**, secteur clé pour la décarbonation des transports, notamment en formulant des recommandations visant à améliorer la performance du processus d'allocation des capacités pour ces acteurs.

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

- ▶ **œuvré en faveur d'une modération du prix de la recharge des véhicules électriques**, en établissant une collecte de données fiables afin de renforcer la connaissance et la transparence du secteur, qui devrait permettre une baisse estimée à 5c€/kWh ;
- ▶ **recensé les investissements possibles pour accompagner la décarbonation du secteur**, comme le déploiement généralisé du péage en flux libre.



## Dans le secteur autocars longue distance

- ▶ **L'ART a mis en lumière le faible impact environnemental de ce mode de transport collectif** dans le cadre de son rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières relatif à l'exercice 2024. Ce travail de suivi de l'évolution des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur depuis une décennie a confirmé son apport à la décarbonation des transports, en raison de ses faibles émissions.

## Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- ▶ **mis en œuvre ses compétences tarifaires pour donner un signal-prix en faveur de la décarbonation**, notamment en homologuant l'introduction de redevances pour l'usage d'air préconditionné (dites redevances « PCA », issue de l'acronyme anglais *Pre-Conditioned Air*) aux aéroports de Bordeaux et Marseille, permettant aux avions de couper leurs moteurs auxiliaires au sol et de réduire ainsi les émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- ▶ **homologué les tarifs des redevances aéroportuaires des exploitants reposant sur des programmes d'investissements incluant des projets liés à la transition écologique** (modernisation d'infrastructures incluant, par exemple, une électrification côté piste) ;
- ▶ **accueilli favorablement l'intégration d'objectifs de développement durable** dans le cadre de l'élaboration de projets de CRE.

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

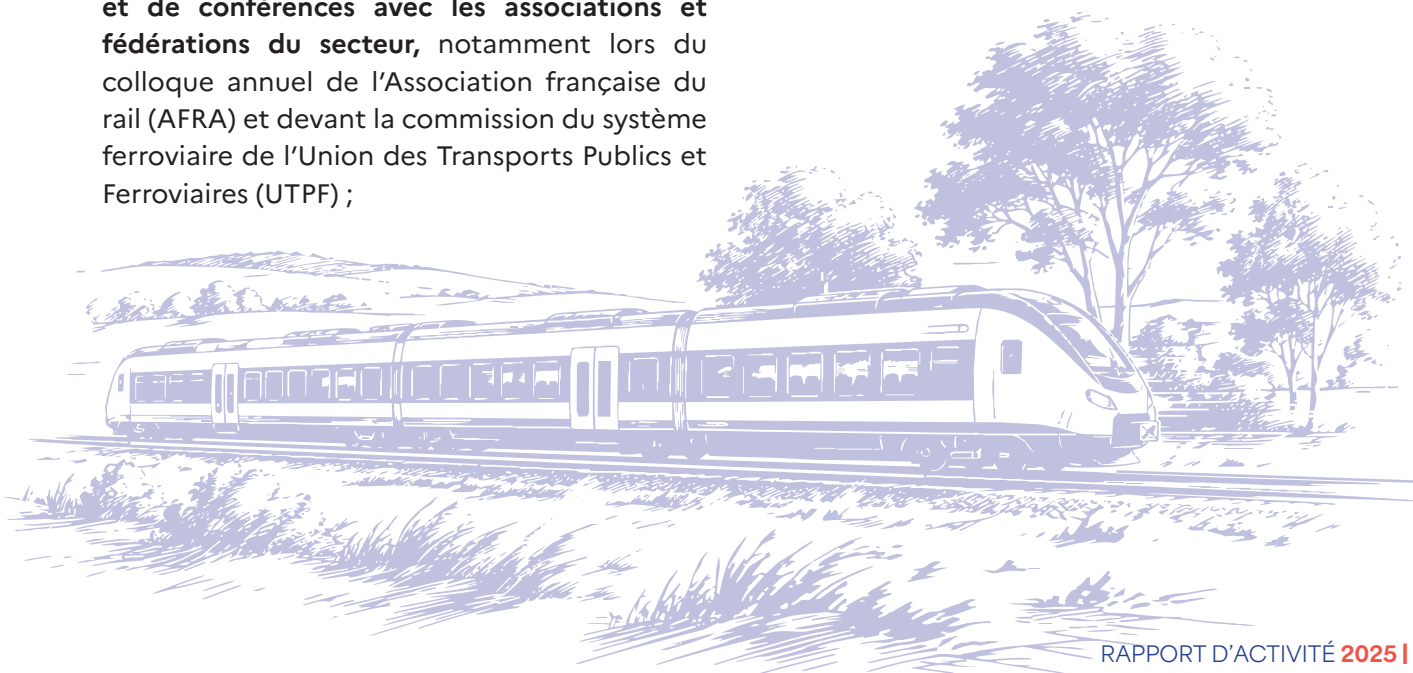
- ▶ **favorisé l'usage des services de transport moins carbonés** en accompagnant le développement des services numériques de mobilité et en soulignant leur impact potentiel en matière de report modal ;
- ▶ **accélééré l'ouverture, désormais presque complète, des données de transports peu carbonés**, avec un effort sur les mobilités partagées. Ces données sont indispensables aux services délivrant des informations multimodales aux voyageurs.

## Faire vivre une culture de dialogue et d'amélioration continue

L'ART a fait vivre une culture du dialogue et de l'amélioration continue au sein de l'écosystème des acteurs régulés. Grâce à l'étendue de ses compétences, elle a entretenu des échanges réguliers avec l'ensemble des parties prenantes du secteur. Auditions du collège, réunions de travail, auditions et consultations publiques ont nourri cette démarche d'écoute et de concertation. En croisant les points de vue des opérateurs, des usagers et des acteurs régulés, l'ART a favorisé une régulation plus cohérente, à même de répondre aux besoins des usagers. En 2025, plusieurs réalisations ont ainsi contribué à renforcer cette dynamique de dialogue et d'amélioration continue.

### Dans le secteur ferroviaire, l'ART a :

- **échangé régulièrement avec les parties prenantes du secteur dans le cadre des travaux sur l'élaboration de son étude sur l'ouverture à la concurrence**, dont la publication est prévue en juin 2026, notamment à travers de nombreuses auditions du collège et des échanges avec de nombreux acteurs ;
- **échangé directement avec les usagers lors du webinaire de consultation publique annuelle des usagers ferroviaires**, animé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART ;
- **formulé des propositions sur l'évolution du cadre réglementaire européen auprès des institutions européennes.**
- **fait vivre la culture de dialogue avec les parties prenantes dans le cadre de table rondes et de conférences avec les associations et fédérations du secteur**, notamment lors du colloque annuel de l'Association française du rail (AFRA) et devant la commission du système ferroviaire de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) ;





## Dans le secteur des autoroutes concédées

- ▶ **L'ART a engagé une réflexion sur l'avenir du modèle autoroutier, à l'approche de la fin des concessions historiques à partir de 2031.** Présentées lors de l'audition de son Président dans le cadre de la conférence Ambition France Transports, ses analyses envisagent la manière dont le péage peut dégager des ressources tout en incitant des comportements plus vertueux. Elle a également proposé des améliorations au cadre concessif pour un modèle plus équilibré et plus flexible.

## Dans le secteur des autocars libéralisés

- ▶ **L'ART a animé les travaux du comité de concertation des gares routières,** présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, autour des enjeux de gouvernance et de planification de l'offre de gares routières.

## Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- ▶ **favorisé un dialogue plus transparent entre le régulateur, les gestionnaires et les usagers,** notamment dans le cadre d'une consultation publique sur la régulation incitative des investissements lancée en novembre 2025, la mise en place d'un dialogue régulier avec les parties prenantes (exploitants, usagers, DGAC) et la publication d'un rapport de suivi économique et financier 2024 des aéroports régulés ;
- ▶ **enrichi son dialogue avec les régulateurs européens et la Commission européenne** sur les sujets d'intérêt commun, notamment dans le cadre de la rédaction d'un rapport du Forum de Thessalonique sur les recommandations relatives à la transparence et au processus de consultation des usagers.

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

- ▶ **engagé des échanges avec les parties prenantes du secteur**, en organisant un webinar intitulé « Rencontres données de mobilité 2025 », présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, sur les enjeux liés à la publication et à l'utilisation des données utiles à l'information des voyageurs ;
- ▶ **en portant auprès des parties prenantes européennes des propositions concernant la billettique numérique**, afin de faciliter l'accès des citoyens européens à la distribution numérique de titres de transport.



# L'action contentieuse de l'ART

## Un outil au service de l'amélioration du cadre de régulation

En 2025, l'ART a connu une activité contentieuse riche. Elle a notamment rendu une décision de mesures conservatoires dans le cadre d'un règlement de différend relatif aux services numériques multimodaux, et a clôturé plusieurs procédures de recherche et de constatation de manquement. Par ailleurs, plusieurs actes et décisions de l'ART dans les secteurs aéroportuaire et ferroviaire ont été confirmés par le Conseil d'État, dans le cadre de recours intentés devant lui.

# Les grands contentieux de l'ART en 2025



## Rejet des demandes de la région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre d'un différend visant à remettre en cause la tarification fixée dans le document de référence des gares (DRG)

Par une décision n° 2025-084 du 20 novembre 2025<sup>1</sup>, l'ART a réglé le différend opposant la région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Gares & Connexions, relatif à la tarification du DRG 2020. Plus précisément, la Région sollicitait une imputation directe et différenciée des charges d'investissements, ainsi qu'une modulation de la redevance de la prestation de base fondée sur des critères complémentaires à l'unité « départ-train », avec effet rétroactif à compter de 2014.

L'ART a rejeté l'ensemble des demandes, considérant que :

- la méthode tarifaire appliquée par SNCF Gares & Connexions dans le DRG 2020 était conforme aux principes de tarification applicables ;
- aucune disposition n'imposait l'introduction des modulations sollicitées ;
- les critères complémentaires invoqués étaient soit déjà pris en compte par la modulation en fonction du type de service (conventionné ou non), soit non pertinents.

<sup>1</sup> Adoptée à la suite de l'arrêt de la Cour de cassation du 16 octobre 2024 (pourvoi n° T 22-23.219).





## Validation par le Conseil d'État des tarifs des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de services 2024 à 2026 approuvés par l'ART

Par une décision du 5 octobre 2025<sup>2</sup>, le Conseil d'État a rejeté l'ensemble des requêtes introduites par sept régions, qui demandaient l'annulation des tarifs des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de services (HDS) 2024 à 2026.

Les recours des régions portaient sur une nouvelle proposition tarifaire établie par SNCF Réseau, à la suite de l'annulation des tarifs des redevances d'utilisation du réseau ferré national pour les HDS 2024 à 2026, par une décision du Conseil d'État du 5 mars 2024<sup>3</sup>. Celle-ci avait en effet jugé que les tarifs avaient été adoptés à l'issue d'une procédure irrégulière.

Dans sa décision, le Conseil d'État :

- a rejeté les moyens des régions, en tant qu'autorités organisatrices, relatifs à l'absence de soutenabilité des redevances applicables aux services conventionnés. Conformément aux dispositions du code des transports telles

qu'éclairées par sa jurisprudence, le Conseil d'État a en effet considéré qu'elles n'avaient pas établi que le niveau des redevances applicables à ces services serait :

- supérieur à la part du coût complet qui leur est imputable ;
  - de nature à conduire celles-ci « à prendre des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure ».
- n'a pas remis en cause la nouvelle structure tarifaire binomiale applicable aux services conventionnés (composée d'une partie fixe et d'une partie variable correspondant aux coûts liés à chaque circulation supplémentaire). En facturant chaque circulation supplémentaire au coût qui lui est directement imputable, une fois le montant fixe acquitté, cette nouvelle structure tarifaire devrait permettre de favoriser le développement des trafics, conformément à l'objectif d'utilisation effective et optimale de l'infrastructure ferroviaire.

<sup>2</sup> CE, 2 octobre 2025, Région Bourgogne Franche-Comté et autres, n° 498841, 498842, 498844, 498845, 498847, 498849, 498896.

<sup>3</sup> CE, 5 mars 2024, Région Auvergne-Rhône-Alpes et autres, n° 472859, 472862, 472868, 472870, 472871, 472872, 472891 et 472899.



## Validation par le Conseil d'État des lignes directrices relatives aux modalités de calcul du CMPC dans le secteur aéroportuaire et de leur application par l'ART

En 2023, l'ART adoptait des lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant de sa compétence<sup>4</sup>. Elle les a ensuite appliquées lors de l'instruction des tarifs proposés par la société Aéroports de Lyon (ADL) pour la période tarifaire 2024-2025, à la suite de laquelle elle s'est opposée à l'homologation de ces tarifs, en raison du non respect du principe de juste rémunération prévu à l'article L. 6327-2 du code des transports (décision n° 2024-023 du 21 mars 2024<sup>5</sup>). La dernière homologation datant de plus de 24 mois, l'ART avait finalement fixé les tarifs des redevances des aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Lyon-Bron par une décision n° 2024-054 du 11 juillet 2024.

La société ADL a introduit un recours devant le Conseil d'État visant à l'annulation de ces décisions. Elle contestait à la fois la compétence de l'ART pour adopter des lignes directrices fixant les conditions de calcul du CMPC, la méthode retenue par l'ART dans cette décision, et l'application qu'elle en avait ensuite fait dans les décisions de 2024.

Par une décision du 10 juillet 2025<sup>6</sup>, le Conseil d'État a rejeté ces demandes :

- ▶ d'une part, il a validé la méthodologie de calcul du CMPC fixée dans les lignes directrices. Celles-ci permettent à l'ART de tenir compte des situations particulières de chaque aéroport, et de clarifier, dans un souci de transparence vis-à-vis des parties prenantes (aéroports, usagers, investisseurs), la méthodologie de calcul du CMPC, fondant l'appréciation par l'ART de la juste rémunération des capitaux investis ;
- ▶ d'autre part, le Conseil d'État a confirmé la décision de fixation par l'ART des tarifs des redevances, tant en ce qui concerne la procédure que le fond, ainsi que la décision préalable de refus d'homologation des tarifs de redevances proposés par ADL. Il a ainsi validé l'application faite par l'ART, pour la première fois, de ses lignes directrices et a notamment approuvé les valeurs retenues pour les différents paramètres du CMPC, établies conformément à la méthodologie définie par ces lignes directrices. À cet égard, le Conseil d'État a suivi les recommandations du rapporteur public, en faveur d'un contrôle restreint, signal « *d'une certaine déférence envers l'expertise technique dont disposent les autorités de régulation* ».



**Cette décision permet ainsi à l'ensemble des acteurs du secteur de disposer d'un cadre clair sur les conditions de calcul du CMPC, à l'aune duquel l'ART apprécie le respect du principe de juste rémunération des capitaux investis.**

<sup>4</sup> Décision de l'ART n° 2023-052.

<sup>5</sup> Cette décision faisant suite à un premier refus d'homologation par l'ART pour les mêmes raisons dans sa décision n° 2024-007 du 25 janvier 2024.

<sup>6</sup> CE, 10 juillet 2025, Société Aéroports de Lyon, req ; n°494869, 498095, 500666.



## L'ART prononce des mesures conservatoires dans le cadre d'un règlement de différend portant sur l'accès des services numériques multimodaux aux produits de la billettique francilienne

**P**ar une décision du 31 juillet 2025, l'ART s'est prononcée sur une demande de mesures conservatoires formulée par la société RATP Smart Systems (RSS), dans le cadre d'un différend l'opposant à Île-de-France Mobilités (IdFM). Ce différend portait sur les conditions dans lesquelles son service numérique multimodal (l'application mobile « Bonjour RATP ») peut distribuer les produits tarifaires d'Île-de-France Mobilités et notamment le Navigo Liberté +.

L'ART a tout d'abord rappelé qu'aux termes de l'article L. 1263-5 du code des transports, elle peut prononcer des mesures conservatoires en cas d'atteinte grave et immédiate aux exigences des articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du même code, relatifs aux services numériques multimodaux. À ce titre, elle a considéré que la gravité s'apprécie au regard de l'importance de la règle à laquelle il est porté atteinte ou des conséquences préjudiciables de cette atteinte, tandis que l'immédiateté suppose une situation d'urgence.

Ensuite, constatant que l'application mobile d'IdFM était la seule, depuis le 23 juin 2025, à pouvoir proposer cette solution aux usagers, l'ART a considéré que la circonstance selon laquelle IdFM ne fournissait pas à RSS une interface lui permettant de distribuer le Navigo Liberté + sous forme dématérialisée constituait une atteinte grave aux articles L. 1115-10 à L. 1115-12 du code des transports.

Elle a en effet relevé que cette circonstance portait atteinte au droit des services numériques multimodaux de délivrer les produits tarifaires des services conventionnés et n'était pas équitable, en réservant l'accès à ces produits exclusivement à l'application mobile d'IdFM.





Elle a également estimé que cette exclusivité pouvait entraîner une captation massive et difficilement réversible des usagers au profit de l'application d'IdFM, compte tenu de l'attractivité particulière du Navigo Liberté +, qui constitue un produit tarifaire majeur de la billettique francilienne et qui est doté d'un fort potentiel – notamment à court terme – de souscription par voie dématérialisée.

En conséquence, l'ART a enjoint à IdFM de prendre des mesures conservatoires pour permettre aux services numériques multimodaux de délivrer le Navigo Liberté + dématérialisé. Elle lui a également ordonné de suspendre toute communication relative à la distribution dématérialisée de ce produit jusqu'à ce que les autres services numériques multimodaux puissent délivrer le Navigo Liberté + dématérialisé.

Cette décision visait ainsi à mettre fin, à titre conservatoire, à des atteintes susceptibles de compromettre durablement le développement des services numériques multimodaux en Île-de-France. Elle a été suivie d'une décision au fond, adoptée le 18 février 2026, par laquelle l'ART a notamment confirmé que l'application mobile RATP doit pouvoir distribuer le Navigo Liberté + dématérialisé.



## La parole à...

### Bénédicte GRANGE

Directrice adjointe  
au sein de la direction  
des affaires juridiques  
de l'ART



### Quel est l'objet de la décision du Conseil d'État du 10 juillet 2025, Société Aéroports de Lyon<sup>1</sup> ?

Le Conseil d'État a été saisi d'un recours formé par la société Aéroports de Lyon à l'encontre des lignes directrices adoptées par l'Autorité sur la méthodologie de détermination du coût moyen pondéré du capital (CMPC) des aéroports relevant de sa compétence<sup>2</sup>.

Les lignes directrices sont des actes de droit « souple » permettant à l'Autorité d'éclairer les acteurs du secteur sur les conditions dans lesquelles elle exerce ses compétences. À la différence des actes de droit « dur », elles ne fixent pas de règles nouvelles et ne créent pas d'obligation pour les tiers. En revanche, elles contraignent l'Autorité

qui ne peut ensuite, sauf motif d'intérêt général, s'écarter de la ligne de conduite qu'elle s'est ainsi fixée.

Néanmoins, et dès lors que les actes de droit souple des autorités de régulation sont de nature à produire des effets notables, notamment de nature économique, ou ont pour objet d'influer de manière significative sur les comportements des personnes auxquelles ils s'adressent, ils sont soumis au contrôle du juge en application de la décision d'Assemblée du Conseil d'État *Fairvesta*<sup>3</sup>.

Vecteur de transparence et de prévisibilité de son action, les lignes directrices sont un instrument privilégié de l'Autorité dans l'ensemble des secteurs qu'elle régule. Conformément à ses valeurs de transparence et de dialogue, l'Autorité adopte ses

<sup>1</sup> CE, 10 juillet 2025, Société Aéroports de Lyon, req. n°494869.

<sup>2</sup> Décision n°2023-052 du 9 novembre 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité.

<sup>3</sup> CE, Ass., 21 mars 2016, Sociétés Fairvesta, req. n°368082.

lignes directrices dans la majorité des cas après un processus de consultation publique, permettant à l'ensemble des acteurs du secteur d'exprimer leur point de vue et d'éclairer la décision de l'Autorité.

Au cas particulier, le CMPC est au cœur de la régulation des redevances aéroportuaires. En effet, lorsqu'elle est saisie d'une proposition tarifaire ou d'un projet de contrat de régulation économique (CRE), l'Autorité s'assure que celle-ci respecte le principe de « juste rémunération des capitaux investis »<sup>4</sup>, c'est-à-dire qu'elle ne confère pas de « sur-rémunération » à l'exploitant. La juste rémunération des capitaux est, en application du code des transports<sup>5</sup>, appréciée au regard du CMPC, qui correspond au taux de rendement attendu par les apporteurs de capitaux (actionnaires et prêteurs). Or, aucun consensus économique ou financier n'existant sur les méthodes d'appréciation des différents paramètres du CMPC, celles-ci différaient selon les aéroports et les compagnies aériennes. Dans ce contexte, et dans un souci non seulement de transparence et de prévisibilité mais aussi d'égalité de traitement de l'ensemble des opérateurs régulés, l'Autorité a précisé, dans des lignes directrices, les modalités d'appréciation qu'elle retiendrait de chaque paramètre du CMPC.

## En quoi la décision du Conseil d'État revêt une importance particulière pour la régulation des redevances aéroportuaires ?

La décision du 10 juillet 2025 du Conseil d'État est importante à plusieurs égards.

D'une part, elle confirme, au cas particulier de la détermination de la méthodologie de calcul du CMPC, la compétence de l'Autorité pour intervenir par voie de lignes directrices ainsi que la régularité de la procédure suivie par l'Autorité pour ce faire, notamment en ce qui concerne le déroulement de

la consultation publique ayant précédé l'adoption de cette décision. Le cadre d'action de l'Autorité est ainsi conforté.

D'autre part, elle confirme que la méthode de détermination du CMPC retenue par l'Autorité est exempte d'erreur de droit et que l'appréciation faite de ses différents paramètres permet, sur le périmètre régulé de chaque opérateur, une juste rémunération des capitaux investis. Compte tenu des enjeux précédemment rappelés qui s'attachent à la détermination du CMPC, cette décision permet de stabiliser le cadre de régulation des redevances aéroportuaires et d'offrir à l'ensemble des acteurs du secteur, en ce compris les investisseurs, de la visibilité.

Cette clarification est d'autant plus importante dans un contexte marqué par la conclusion des premiers CRE depuis la réforme du cadre de régulation aéroportuaire initiée fin 2023 et l'engagement de négociations en ce sens entre l'État et plusieurs exploitants d'aéroports. En effet, ces contrats impliquent une régulation pluriannuelle, les trajectoires tarifaires étant fixées sur des durées de cinq ans voire jusqu'à dix ans dans certains cas.



<sup>4</sup> Articles L. 6327-2 et L. 6327-3 du code des transports.

<sup>5</sup> Article L. 6325-2 du code des transports.



# Un régulateur en lien étroit avec l'écosystème des transports

---

## Partager une expertise et éclairer le débat public

Afin d'informer les acteurs du secteur des transports et éclairer le débat public, l'ART a œuvré, en 2025, à produire des informations de qualité, notamment à travers ses auditions auprès des pouvoirs publics, grâce à la publication d'études thématiques et de rapports sectoriels.



## 8 auditions

## Accompagner les travaux du Parlement

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

En 2025, elle a été auditionnée à huit reprises par l'Assemblée nationale et le Sénat sur divers sujets de régulation, comme le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement du territoire, ou les effets de la concurrence dans le ferroviaire

sur les finances publiques. Elle a également été auditionnée dans le cadre du projet de loi de finances pour l'année 2026, notamment sur ses moyens financiers et humains, ainsi que sur son activité dans les principaux secteurs qu'elle régule.

## Un dialogue régulier avec les autres autorités indépendantes

### Les rencontres inter AAI/API

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

En 2025, les présidents des AAI et des API se sont réunis à deux reprises : en juin, à l'initiative de l'ART, pour échanger sur la cybersécurité, l'intelligence artificielle et les enjeux de long terme de la régulation, puis en décembre, à l'invitation de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), pour évoquer les enjeux de simplification et d'efficacité au bénéfice de l'ensemble des publics.

## Un régulateur impliqué dans les travaux européens

En 2025, l'ART a participé à la construction d'un espace européen pour une mobilité sans couture, notamment à travers :

- ▶ sa participation aux réseaux européens et internationaux de régulateurs (IRG-Rail, Forum de Thessalonique des régulateurs des redevances aéroportuaires, *European Network of Railway Regulatory Bodies*, *Single European Railway Area Forum*) ;
- ▶ la co-régulation du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road* (ORR), et de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) suisse ;
- ▶ des rencontres bilatérales, notamment avec la Commission européenne (Direction générale de la concurrence – DG COMP – et Direction générale de la mobilité et des transports – DG MOVE).

Troisième édition du rapport sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité (février 2025)



Synthèse des travaux du comité de concertation des gares routières (mars 2025)



Le marché du transport en France – Volume 4 (juillet 2025)

# Les grandes publications de l'ART

Retrouvez l'ensemble des publications de l'ART dans le tome 2 du rapport d'activité 2025.



# UN RÉGULATEUR EN LIEN ÉTROIT AVEC L'ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS

Rapport de suivi économique et financier des aéroports en 2024 (décembre 2025)



L'Essentiel du rapport sur le marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de fret en 2024 (décembre 2025)



Document bilan – 15 ans d'action pour des mobilités durables (septembre 2025)



# Être à l'écoute des secteurs : consulter et échanger

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

## Les évènements organisés par l'ART



▶ Comité de concertation des gares routières 2025, présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART – 4 avril 2025



▶ Webinaire de consultation publique des usagers ferroviaires, présidé par Sophie Auconie – 17 juin 2025



▶ Webinaire « Rencontres des données de mobilité 2025 », présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART – 13 juin 2025

## Les visites de terrain

### Déplacement au PC Sécurité de la RATP - 7 mai 2025

Thierry Guimbaud, Président de l'ART, accompagné des vice-présidents Sophie Auconie, Florence Rousse et Patrick Vieu, s'est rendu au PC Sécurité de la RATP, en présence de Jean Castex, Président-Directeur général du groupe RATP et de l'équipe de direction. Cette visite a permis d'échanger sur les enjeux liés aux prestations de sûreté et, plus généralement, sur le rôle de régulateur économique des transports publics urbains en Île-de-France exercé par l'ART à l'égard de la RATP, dans un contexte de transformation du secteur et d'ouverture progressive à la concurrence.



### Visite de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle - 17 octobre 2025

Thierry Guimbaud, Président de l'ART, accompagné des vice-présidents Florence Rousse et Patrick Vieu, a visité des infrastructures de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. En présence de Philippe Pascal, Président-Directeur général du groupe Aéroports de Paris (ADP) et de l'équipe de direction, cette visite s'est inscrite dans le cadre des travaux préparatoires du prochain contrat de régulation économique (CRE) engagés par le groupe ADP.



## Les consultations publiques lancées en 2025



1

**consultation  
publique**

En 2025, l'ART a poursuivi le travail de partage de ses travaux, ses interrogations et ses réflexions en lançant une nouvelle consultation publique, en cohérence avec la valeur de « dialogue ».

L'ART a consulté les parties prenantes intéressées sur la régulation des dépenses d'investissements dans le cadre des contrats de régulation économique (CRE) aéroportuaires conclus entre l'État concédant et les aéroports. S'étant prononcée en 2025 sur les premiers avant-projets de CRE, l'ART a souhaité recueillir les observations des acteurs concernés sur les mécanismes de régulation des investissements proposés dans ses avis.

# Prendre la parole dans le débat public

## L'ART dans les médias

- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, dans le journal **Le Monde** sur les missions du régulateur, le 28 juillet 2025.



- Reportage dans la matinale « **Bonjour !** » de Bruce Toussaint sur TF1.
- Interview de Fabien Couly, directeur de l'observation des marchés, pour le magazine **Marianne**, sur la hausse ressentie des prix des billets de train en France – 7 juin 2025.
- Interview de Fabien Couly, directeur de l'observation des marchés, pour le magazine « **Que choisir** », sur l'état du réseau ferré français.

## Organisation de points presse



- Point presse de présentation du quatrième rapport multimodal aux médias pour un décryptage de ses principaux enseignements – 1<sup>er</sup> juillet 2025.



- Point presse en amont de la conférence des 15 ans de l'ART – 10 septembre 2025.





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

### Interventions de Thierry Guimbaud, Président de l'ART

- Devant la commission mobilité, transports et infrastructures de **Régions de France** (février 2025).
- Devant la **Fédération nationale des travaux publics (FNTP)**, sur le thème du financement des infrastructures de mobilité (mars 2025).
- Au Forum France-Italie des Infrastructures de Transport 2025, organisé par l'**Institut pour les relations économiques France-Italie** sur le thème « *La décarbonation du transport aérien en Europe : propositions conjointes de la France et de l'Italie pour une stratégie de l'UE sur les carburants, les infrastructures et l'intermodalité* » (avril 2025).
- Devant la commission du système ferroviaire de l'**Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF)** (avril 2025).

- Devant le conseil d'administration du **Groupement des autorités responsables de transports (Gart)** (juin 2025).
- Devant la mission d'information et d'évaluation de la **région Centre-Val de Loire** (septembre 2025).
- ⬆️ Au **colloque annuel de l'Association française du rail (AFRA)**, sur le thème « *La concurrence, une chance pour la France* » (septembre 2025).



- ⬆️ Au **congrès annuel de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV)**, sur le thème « *10 ans après la loi Macron* » (octobre 2025).

- Aux **32<sup>e</sup> Rencontres Transports et Mobilités**, sur le thème « *Ouverture à la concurrence : le passage à l'acte !* » (octobre 2025).



- À la **matinale de Mobily-Cités**, sur le thème « *L'ouverture à la concurrence, le changement c'est maintenant !* » (décembre 2025).



- Au « **Mardi d'Avenir Transports** » organisé par l'association **Avenir Transports** sur le thème « *Quel avenir pour les concessions autoroutières ?* » (décembre 2025).

## Interventions de Patrick Vieu, vice-président de l'ART

- À une conférence citoyenne sur « *l'avenir des concessions d'autoroutes* » organisée par l'**Université de Reims Champagne-Ardenne** (février 2025).
- À la conférence de la **Commission espagnole nationale des marchés et de la concurrence (CNMC)** consacrée à l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire en Europe (juin 2025).



- Au **congrès de l'UNSA-ferroviaire** sur le thème des enjeux et effets de la fragmentation ferroviaire liée à l'infrastructure (juin 2025).





## Nous suivre

### Les réseaux sociaux



Présente sur LinkedIn, l'ART offre une autre possibilité de se tenir informé de son actualité, en relayant ses actions, publications, décisions et avis.



La chaîne YouTube de l'ART



### Le site internet

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

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



# Toutes et tous au service des usagers et de la mobilité

---

En 2025, les agents de l'ART, aux profils variés et pluridisciplinaires, se sont investis pour améliorer le fonctionnement des secteurs régulés, au service des usagers et de la mobilité.

## Les effectifs des services de l'ART

**40 ans**  
d'âge moyen

**4,2 années**  
d'ancienneté des  
agents en moyenne

**94**  
**collaborateurs**  
au 31 décembre 2025

**24 agents**  
promus  
mobilités internes

Effectif autorisé de  
**102 ETPT**  
(équivalent temps plein travaillé)  
en incluant les cinq membres  
du collège

Plus de  
**553**  
**candidatures**  
reçues pour  
10 postes ouverts

**96 %**  
de cadres

**86 %**  
d'agents  
contractuels

**14 %**  
de fonctionnaires  
détachés ou  
mis à disposition

**45 %**  
de femmes

**55 %**  
d'hommes



<sup>1</sup> Tous les chiffres de cette page ont été établis au 31 décembre 2025.

En cohérence avec les orientations stratégiques de l'ART, la mission des ressources humaines se concentre notamment sur l'attractivité, la gestion et la fidélisation des compétences, véritables leviers de sa performance.

La mission des ressources humaines de l'ART veille également à...

- **Accomplir un plan de formation ambitieux** avec un taux de réalisation de 69 %, soit 79 formations réalisées pour 137 participants ;
- **Mettre en place une communauté de managers** visant à favoriser les échanges entre pairs ;
- **Assurer et promouvoir la qualité de vie et des conditions de vie au travail (QVCT), avec :**
  - la semaine de la QVCT organisée en juin 2025 : compétition culinaire, blind test, petit déjeuner « santé », etc ;
  - des questionnaires réguliers afin d'évaluer la QVCT des agents de l'ART ;
  - des séminaires de travail et de cohésion pour renforcer notre cohésion !
- **Accueillir et veiller à la bonne intégration des nouveaux collaborateurs** (communication intranet, journée des nouveaux arrivants, rapport d'étonnement) ;

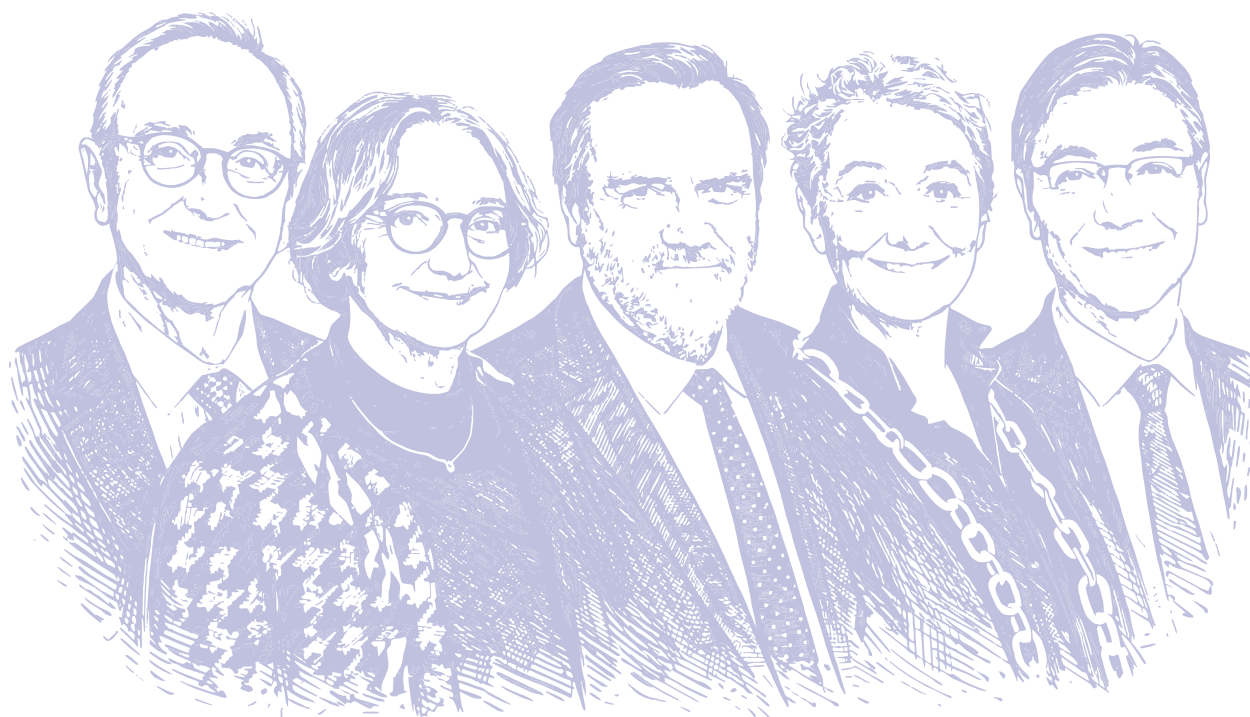




# Organisation & moyens

---

Alors qu'elle dispose de moyens en crédits limités pour exercer les nouvelles compétences qui lui ont été confiées ces dernières années, et dans un contexte de délais d'instruction contraints, l'ensemble des effectifs de l'ART, comprenant un collège, une commission des sanctions et des services, s'est mobilisé en 2025 pour construire une régulation toujours plus performante, au service des usagers et de la mobilité.



## Le collège

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

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

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

# La commission des sanctions

Indépendante du collège, la commission des sanctions garantit la séparation entre, d'une part, les fonctions de poursuite et d'instruction et, d'autre part, les fonctions de jugement. Elle se prononce sur saisine du collège et peut sanctionner des entreprises régulées pour manquement à leurs obligations, au terme d'une procédure contradictoire entre les parties.

Elle est composée de trois membres : un membre du Conseil d'État, un conseiller à la Cour de cassation ainsi qu'un magistrat de la Cour des comptes, chacun nommé pour une durée de six ans, non renouvelable.

- M. Mathieu Le Coq, maître des requêtes au Conseil d'État, a été nommé président de la commission des sanctions par décret du 29 mars 2022.

# Les services

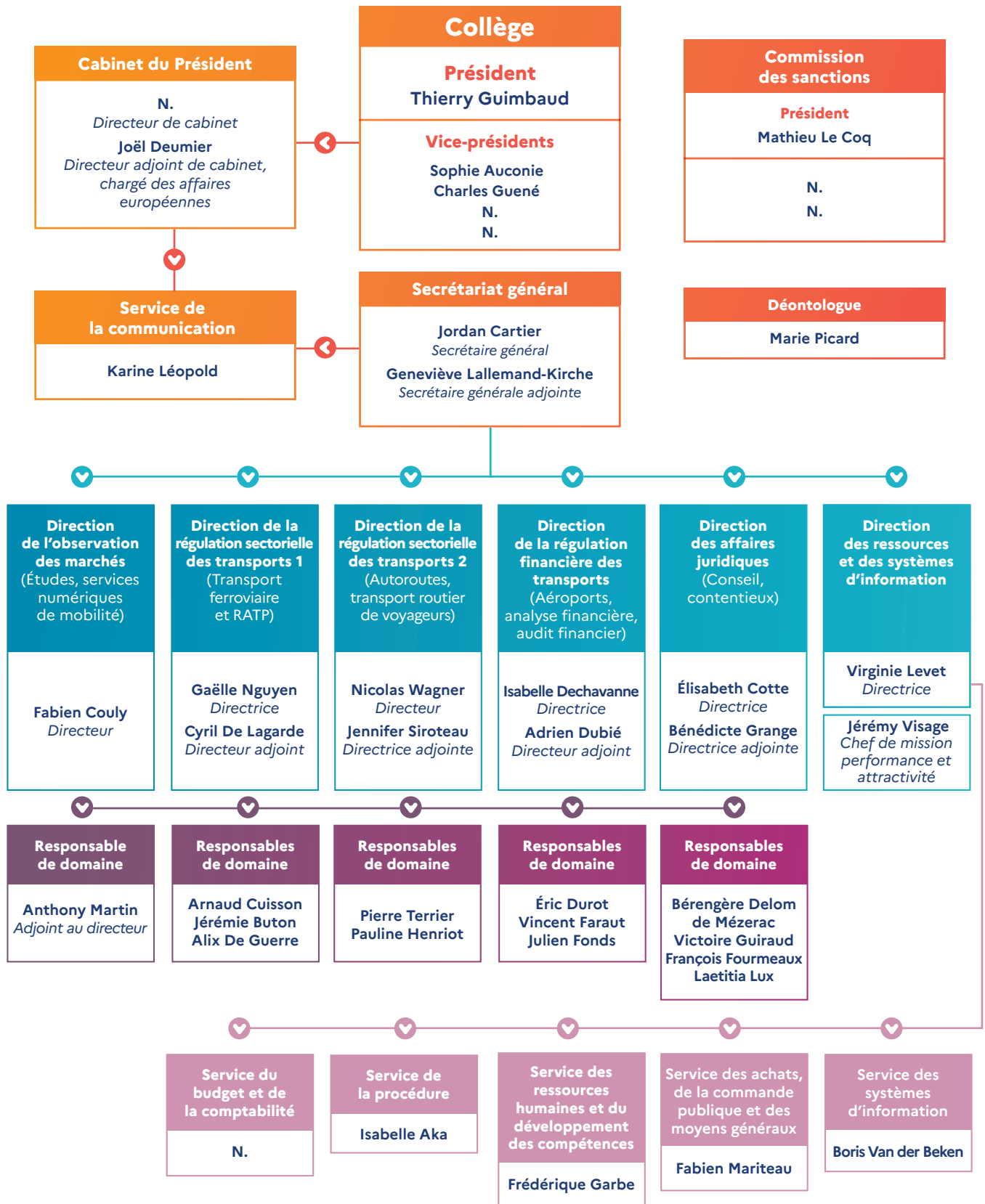
Chargés d'accompagner l'ART dans l'exercice de ses missions, notamment d'assurer la préparation et l'exécution des avis et décisions adoptés par le collège, les services réunissent près de cent collaborateurs.

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



# Organigramme

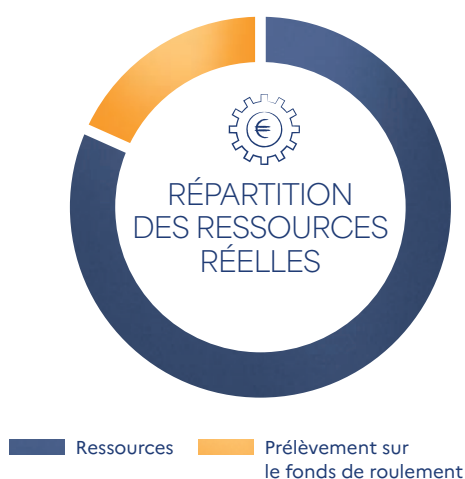
Au 1<sup>er</sup> juin 2026



# Les ressources financières

En 2025, l'ART a été financée par une subvention de fonctionnement pour charges de service public du programme 203, versée par la direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère des Transports.

## Les ressources mobilisées



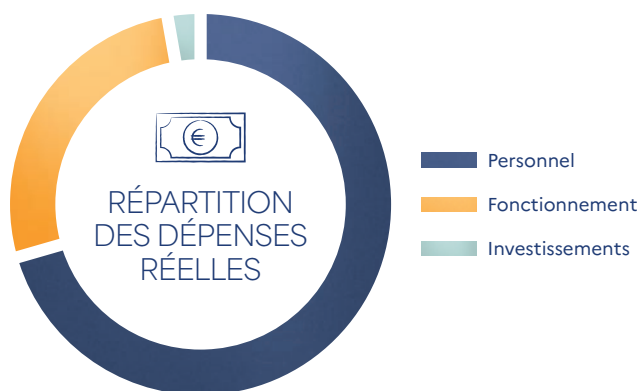
L'ART a reçu en 2025, un montant de 14,9 M€, dont 14,7 M€ au titre de la subvention pour charges de service public (réserve interministérielle non perçue, déduite), ainsi qu'une subvention de l'Union européenne au titre du projet "NAPCORE X" de 15 000 € (la différence correspondant à une régularisation comptable).

La subvention 2025, qui n'a pas évolué par rapport à l'année précédente, représente 81,4 % des ressources mobilisées qui s'élèvent à 18,29 M€. Depuis la suppression des taxes affectées prélevées sur les entreprises du secteur régulé en 2020, le financement de l'ART provient partiellement de son fonds de roulement, soit 3,39 M€ en 2025.

## Les dépenses de l'ART

En 2025, les dépenses réelles de l'ART, constituées des dépenses de personnel, de fonctionnement et d'investissement, s'élèvent à un montant total de 18,29 M€.

Les dépenses de personnel s'élèvent à la somme de 12,42 M€ et représentent 67,9 % des dépenses réelles totales. Les dépenses de fonctionnement représentent 4,653 M€ soit 25,4 % et les dépenses d'investissement un montant de 464 K€ soit 2,5 %.



L'externalisation des études économiques, sectorielles, juridiques et financières en matière de régulation est de 335 000 €.

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



Le fonds de roulement de l'ART a dû être mobilisé pour couvrir l'écart entre ses ressources financières et le montant de ses dépenses. Ces dernières ont, en effet, fortement augmenté depuis 2015, avec l'accroissement des effectifs qui a accompagné l'élargissement des missions de l'ART à cinq nouveaux secteurs, et l'approfondissement de ses compétences dans le secteur ferroviaire. Le plafond des emplois autorisés de l'ART est ainsi passé de 62,5 ETPT (Équivalent Temps Plein Travaillé) en 2015 à 102 ETPT depuis 2022, soit une hausse de 63 %. Or, alors que ses ressources financières affectées étaient de 11 M€ en 2015, la loi de finances pour 2025 a fixé la subvention pour charges de service public de l'ART à 15 M€, de sorte que les ressources financières de l'ART par ETPT s'établissent aujourd'hui à un niveau,

en termes nominaux, inférieur de plus de 34 % à ce qu'il était en 2015 et, en termes réels, de plus de 16 %. Le niveau structurellement insuffisant de la dotation budgétaire allouée à l'ART la contraint ainsi, depuis plusieurs années, à équilibrer son budget par prélèvement sur son fonds de roulement, pour un montant cumulé de 16,8 M€ sur la période 2020-2025, lequel atteint désormais un niveau critique.

Ces dernières années, l'ART a réalisé d'importants efforts de gestion pour optimiser son fonctionnement et maîtriser ses charges, tout en poursuivant son action régulatoire. Pourtant, cette décorrélation systémique entre les ressources et les besoins de l'ART atteint aujourd'hui un niveau critique, susceptible de remettre en cause sa pérennité organisationnelle et son indépendance, notamment sa capacité à investir pour renouveler ses équipements ou faire évoluer ses systèmes d'information, alors qu'elle collecte d'importantes quantités de données auprès des opérateurs des secteurs qu'elle régule, dont elle doit assurer le traitement et la protection.



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

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

- ▶ participation aux échanges biannuels instaurés depuis 2017 entre les présidents de plusieurs autorités indépendantes ;
- ▶ partage d'expériences et de « bonnes pratiques », et réalisation de parangonnages portant à la fois sur la régulation économique sectorielle, les ressources humaines (déontologie, pratiques de recrutement, actualité juridique ayant trait à l'évolution du droit de la fonction publique, mobilité RH, diffusion des offres d'emploi au sein des réseaux des autorités administratives et publiques indépendantes, etc.) et les systèmes d'information (sécurisation des systèmes d'information, traduction des évolutions réglementaires, échanges et partages sur les outils métier, etc.) ;
- ▶ constitution d'un groupement de commandes en 2021 avec l'Autorité des marchés financiers (AMF) et la Haute Autorité de l'Audit (H2A), pour les prestations relatives à la fourniture de titres de transport, ainsi que les prestations annexes (réservations d'hôtels) s'inscrivant dans le cadre des missions effectuées par les agents. Ce marché mutualisé, renouvelé en 2025, permet la simplification des procédures administratives ainsi que l'obtention de tarifs attractifs ;
- ▶ participation au groupement de commandes permanent piloté par la direction des achats de l'État depuis l'adhésion de l'ART en 2019 et à la centrale d'achat de l'UGAP ;
- ▶ conventionnement avec le Pôle d'expertise de la régulation numérique (PEReN)<sup>1</sup>, permettant à l'ART de disposer d'une assistance technique en matière de régulation des plateformes numériques.

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

# Le kiosque de l'ART



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



La chaîne YouTube de l'ART



Base des avis et décisions



Textes de références



Glossaire des secteurs régulés par l'ART



Retrouver l'ART sur LinkedIn

**Directeur de la publication :** Thierry Guimbaud

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

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

**Rédaction & pilotage :** Salomé Chaverondier

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

**Conception et réalisation :** ENOTIKOM, agence conseil en communication

**Crédits photos :** Magnific, Envato, Service communication de l'Autorité de régulation des transports, Hervé Tallon / StudiosLight Production, Jean-Nicholas Guillo.

**Impression :** Imprimerie de la direction de l'information légale et administrative en 550 exemplaires

**Dépot légal :** Juin 2026 - ISSN 2823-9296





# 2025

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

**[autorite-transport.fr](http://autorite-transport.fr)**