

Tome 2

TOUTE L'ACTIVITÉ
PAR SECTEUR



Rapport d'activité

CONCOURIR
AU DÉVELOPPEMENT
DE MOBILITÉS
DURABLES

2025

Sommaire

04

Réguler
le ferroviaire

46

Réguler
les transports
publics urbains
en Île-de-France

60

Réguler
& contrôler
les concessions
d'autoroutes

146

Réguler
les données
& services
numériques de
mobilité

170

L'action
européenne de
l'ART en 2025

186

Annexes 1 :
les dates clés



92

Réguler
les autocars
& l'accès aux
gares routières

112

Réguler
les grands
aéroports
français

190

Annexes 2 :
les avis
& décisions

202

Annexes 3 :
rapports
& études



Réguler le ferroviaire

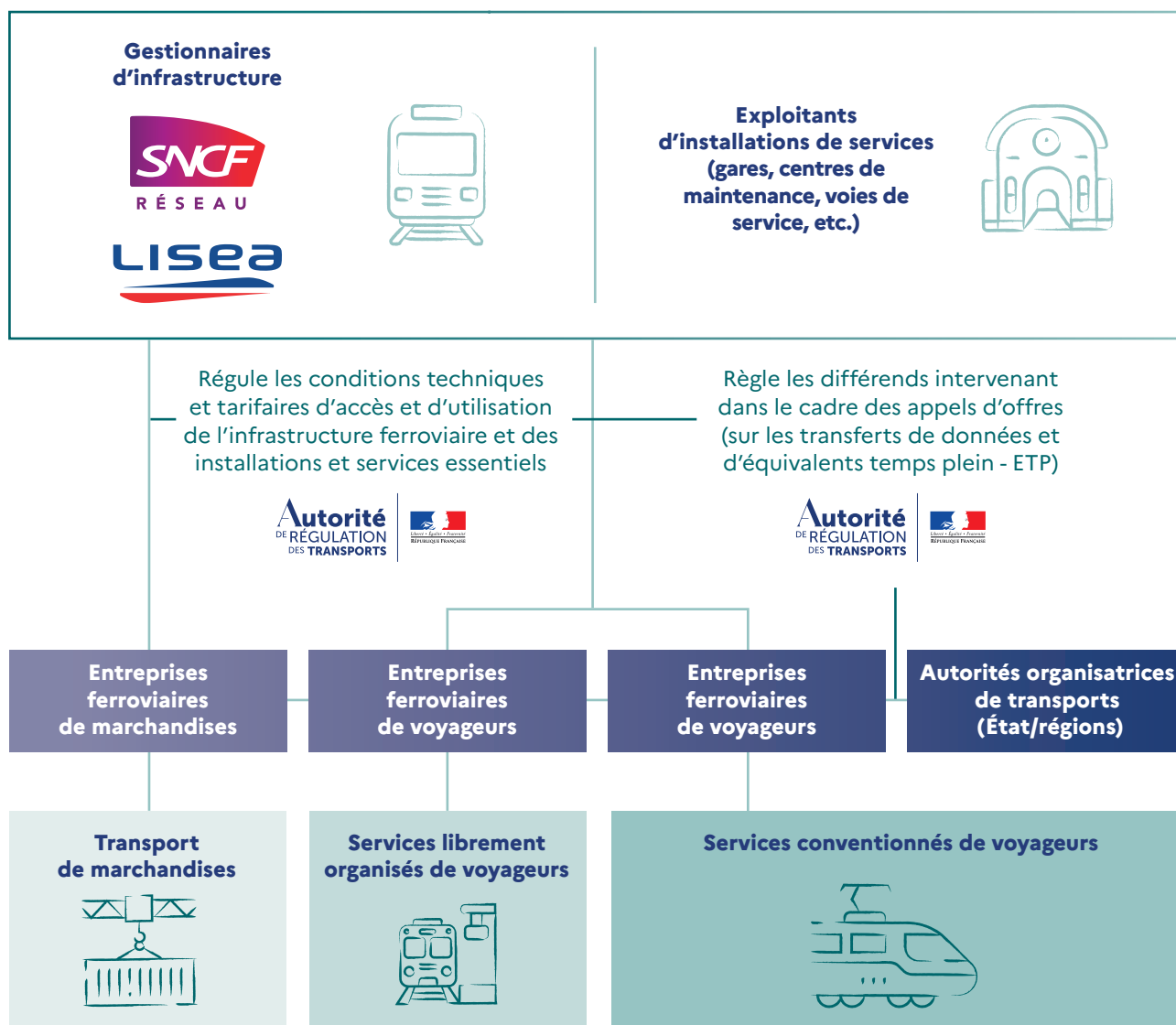


Panorama

En 2025, l'ART a joué un rôle actif dans la mise en place des conditions nécessaires à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire. Elle est intervenue à travers ses avis, qu'ils soient consultatifs ou juridiquement contraignants, ses rapports, l'exercice de son pouvoir de règlement des différends ainsi que le recours à des procédures en manquement. Elle a ainsi contribué au bon fonctionnement du système ferroviaire, tant sur les plans technique, économique que financier.



Les différents acteurs du secteur ferroviaire



Le réseau ferré national

Chiffres-clés pour 2024



72 %
de voies électrifiées

2 710 Km
de lignes



48 300 Km
de voies

7,4 Mds €
de revenus perçus
par les gestionnaires
d'infrastructure ferroviaire



DENSITÉ DE CIRCULATION SUR
LE RÉSEAU TRANSEUROPEËN
DE TRANSPORT (RTE-T)
EN 2024

Catégorie du
réseau RTE-T

- Central
- Central étendu
- Global

Evolution 2024/23
du nombre de
circulations
quotidiennes

- < 0%
- 0% / +5%
- +5% / +10%
- > +10%

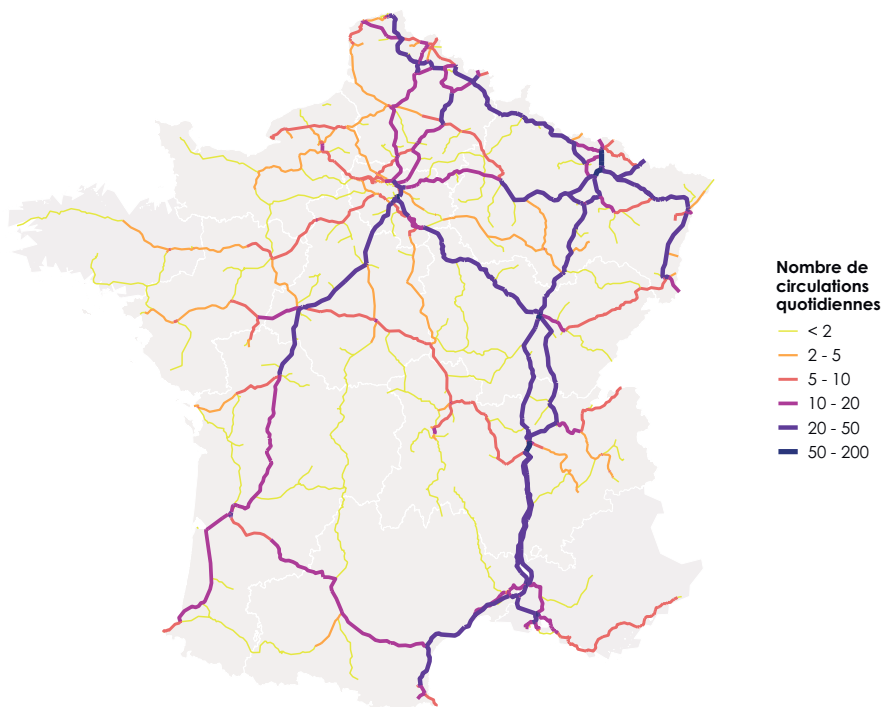
Évolution du nombre de circulations ferroviaires

LONGUEUR ET TAUX D'ÉLECTRIFICATION (ENTRE PARENTHÈSES ET EN BARRES CLAIRES)
DES VOIES DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL EXPLOITÉ, PAR CATÉGORIE DE VOIES,
À FIN 2019 ET FIN 2024

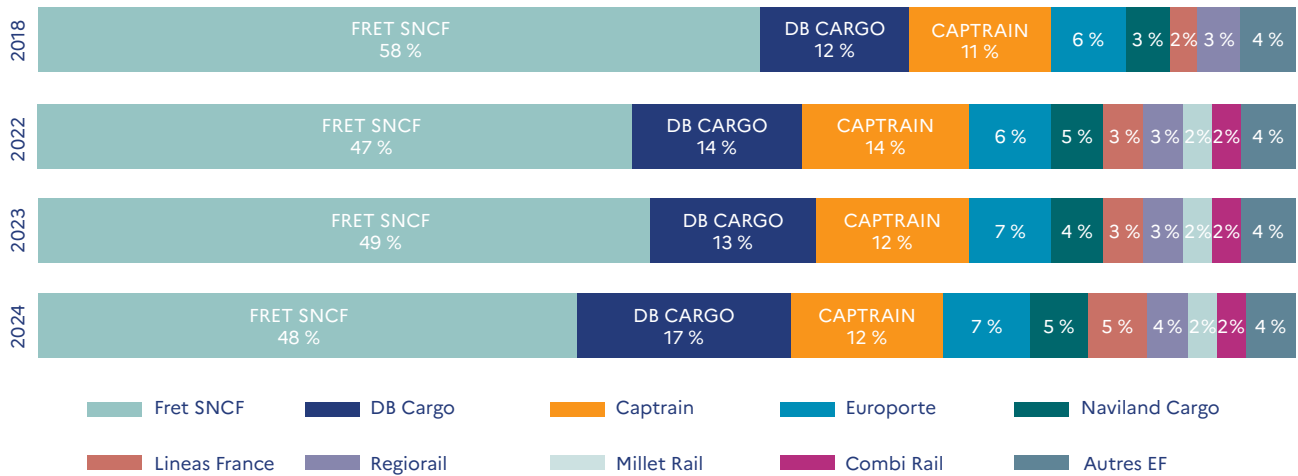


Le transport de marchandises

DESSERTES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2024



PART DES TRAINS.KM RÉALISÉS PAR LES ENTREPRISES FERROVIAIRES



Chiffres-clés pour 2024

33 Md
de tonnes.km
transportées

1,2 Md €
de recettes directes
issues du trafic de
fret sur le réseau ferré
national

Le transport de voyageurs

Chiffres-clés pour 2024



114 Md
de passagers.km



17,6 Md €

de revenus pour les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs



10,5 €

de recettes commerciales par passager aux 100 km

LES SERVICES CONVENTIONNÉS

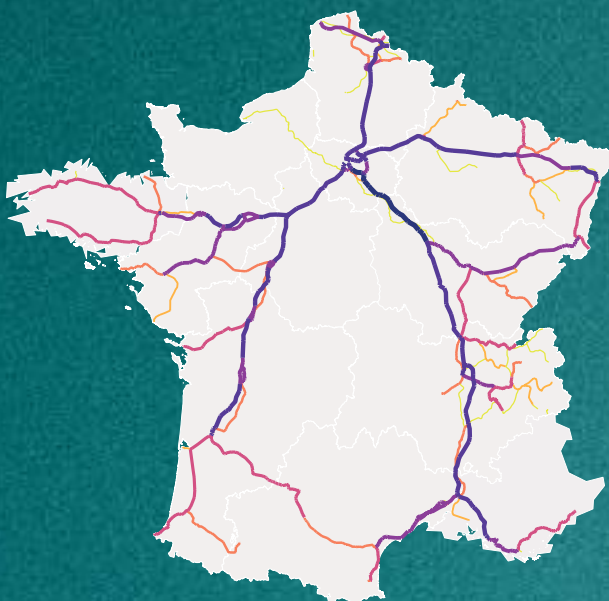


TER

Nombre de circulations quotidiennes

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 200
- > 200

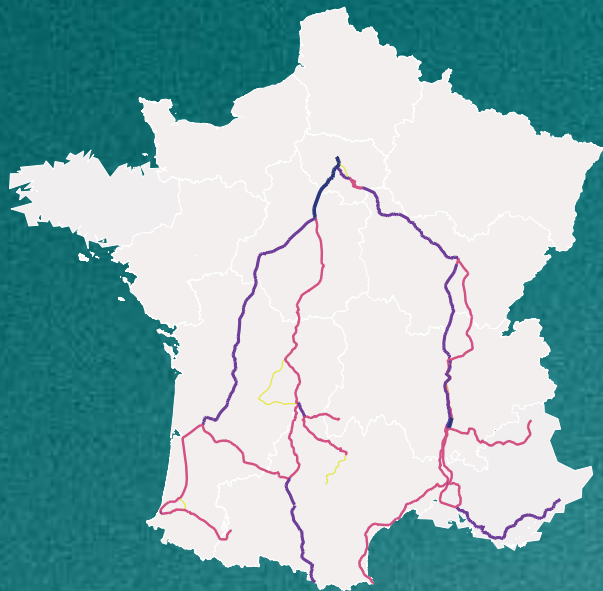
LES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS



TAGV

Nombre de circulations quotidiennes

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 200
- > 200



Intercités de nuit

Nombre de circulations hebdomadaires

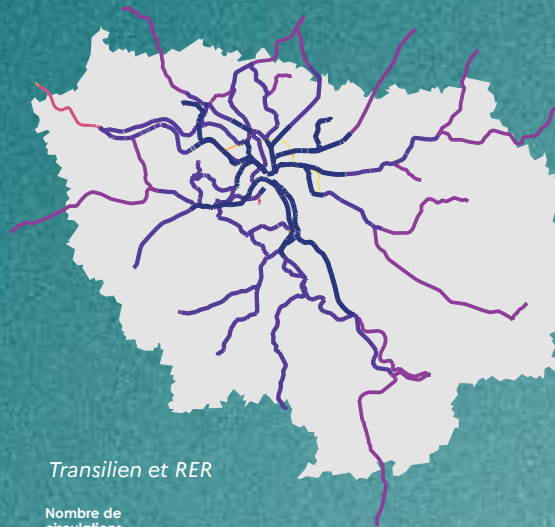
- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- > 20



Intercités

Nombre de circulations quotidiennes

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50



Transilien et RER

Nombre de circulations quotidiennes

- < 2
- 2 - 5
- 5 - 10
- 10 - 20
- 20 - 50
- 50 - 200
- > 200



Lots attribués ou en cours d'appel d'offres pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés à fin d'année 2025 et dates des conventions d'exploitation en vigueur

L'action de l'ART en 2025 dans le secteur ferroviaire a poursuivi quatre objectifs :

- ◉ **Veiller à une mobilité fluide, à des prix maîtrisés, dans le cadre d'un marché des services de voyageurs ouvert à la concurrence**, dont les effets sur les prix et la diversité de l'offre sont désormais visibles, en s'assurant notamment que les tarifs d'accès aux infrastructures ferroviaires restent économiquement justifiés et soutenables pour les opérateurs ;
- ◉ **Favoriser des infrastructures ferroviaires en phase avec les besoins d'avenir**, en veillant à la qualité, à la performance et à la fiabilité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures essentielles et en contribuant à améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service ;
- ◉ **Œuvrer pour une mobilité plus écologique et durable, en mobilisant les leviers de régulation pour favoriser**

le développement du ferroviaire, mode de transport faiblement émetteur, et en contribuant à créer les conditions d'un report modal vers le rail ;

- ◉ **Faire vivre une culture du dialogue avec l'ensemble de l'écosystème ferroviaire**, à l'échelle nationale, à travers les consultations publiques, auditions, échanges bilatéraux et initiatives tournées vers l'utilisateur final, et à l'échelle européenne, notamment dans le cadre des travaux de l'IRG-Rail.

L'ART a ainsi joué un rôle déterminant dans le bon fonctionnement du système ferroviaire, en agissant à la croisée de ses dimensions économiques, techniques et opérationnelles. Elle a accompagné les transformations du secteur tout en veillant à ce qu'elles produisent des effets concrets et équilibrés au bénéfice des usagers, des autorités organisatrices et des entreprises ferroviaires.

Garantir une tarification de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service à la fois efficace, transparente et soutenable

L'ART a veillé à garantir une tarification de l'infrastructure ferroviaire et des installations de service à la fois transparente, soutenable et économiquement pertinente. Dans un marché désormais ouvert à la concurrence, elle a fait évoluer la pratique de la régulation afin de mieux prendre en compte la diversité des services et des acteurs. Son action a eu pour but de concilier efficacité économique, équité d'accès et lisibilité du cadre tarifaire, au service du bon fonctionnement du système ferroviaire.

En adaptant la régulation tarifaire pour les nouveaux entrants

L'ouverture à la concurrence conduit à adapter les modalités de fixation des redevances afin de mieux tenir compte des spécificités des nouveaux services. En 2025, l'ART s'est ainsi prononcée sur une tarification négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France et a précisé les conditions applicables à la tarification de certaines nouvelles installations de maintenance ferroviaire. Elle a ainsi veillé à sécuriser les conditions d'entrée sur le marché, tout en garantissant la cohérence et l'équilibre du système tarifaire.

L'ouverture à la concurrence conduit à faire évoluer les modalités de fixation des redevances d'infrastructure, en intégrant des mécanismes tels que la tarification négociée. Dans ce contexte, l'ART a examiné, dans son avis du 27 mai 2025¹, une redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour l'exploitation d'un service entre Paris et Marseille sur la période 2025-2028.

¹ Avis n° 2025-045 du 27 mai 2025 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour le service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Marseille pour la période du 1^{er} juin 2025 au 31 mai 2028 inclus.

La tarification négociée constitue un levier structurant pour favoriser le développement de nouvelles offres. Ce mécanisme, prévu par le droit européen, permet au gestionnaire d'infrastructure de tenir compte, sur un segment du marché donné, d'une différence objective et temporaire de situation d'une entreprise ferroviaire par rapport à un opérateur déjà implanté et ayant terminé sa montée en charge, en adaptant le niveau des redevances aux caractéristiques des services envisagés, notamment en termes de trafic, de recettes attendues, de coûts d'exploitation ou de risque commercial. Ainsi, elle facilite l'émergence de nouveaux services ferroviaires en permettant d'ajuster les conditions économiques d'accès au réseau aux réalités du marché.

Ce mécanisme est bénéfique au réseau et aux utilisateurs: il permet un accroissement du nombre de circulations et un surcroît de recettes pour le gestionnaire d'infrastructure. Toutes choses égales par ailleurs, l'entrée de Trenitalia France a permis, depuis son arrivée sur le marché français, d'améliorer de plus de 150 millions d'euros la marge opérationnelle de SNCF Réseau et, partant, sa capacité à auto-financer les investissements de régénération et de modernisation du réseau.

Comme formulé dans ses lignes directrices publiées en 2022², l'ART veille à ce que la tarification négociée soit compatible avec les principes fondamentaux de la régulation ferroviaire. Elle a ainsi examiné les conditions dans lesquelles cette tarification a été négociée, en s'assurant qu'elle ne portait pas atteinte au principe de non-discrimination entre opérateurs, qu'elle reposait sur des bases objectives et transparentes, et qu'elle s'inscrivait de manière cohérente dans l'architecture globale de la tarification de l'infrastructure. Cet encadrement est essentiel pour garantir que la différenciation tarifaire ne se traduise pas par des distorsions de concurrence.

L'ART a également examiné les paramètres de la redevance négociée afin d'en apprécier la justification économique. À ce titre, elle a analysé les hypothèses retenues par les parties, notamment en matière de trafic prévisionnel, de recettes attendues et de structure de coûts, afin de vérifier que le niveau de la redevance reflétait de manière pertinente la capacité contributive du service. Elle a également porté une attention particulière aux modalités de construction de la redevance, afin de s'assurer qu'elles reposaient sur des éléments objectivables et vérifiables.



² Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article L. 2133-2 du code des transports.

Le saviez-vous ?

Le juge peut être saisi pour contester les tarifs d'usage de l'infrastructure ferroviaire

Les redevances d'utilisation du réseau ferré national, communément appelées « péages ferroviaires », peuvent être directement contestées devant le juge administratif (Conseil d'État) par le biais d'un recours pour excès de pouvoir.

En 2023, l'ART a approuvé les redevances proposées par SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2024-2026 par deux avis, du 9 février³ puis du 4 juillet 2023⁴, qui ont fait l'objet de recours. En mars 2024, saisi par huit autorités organisatrices de la mobilité (AOM), le Conseil d'État a annulé⁵ les dispositions tarifaires du document de référence du réseau (DRR) pour l'horaire de service 2024. Le Conseil d'État a estimé que SNCF Réseau avait méconnu les exigences de transparence par une absence d'informations suffisantes sur la méthodologie d'estimation des redevances dues par les régions pour faire circuler les trains express régionaux (TER). En outre, SNCF Réseau n'avait pas pu respecter le délai de consultations publiques par l'adoption, par son conseil d'administration, du DRR au lendemain de la date d'expiration du délai de consultation.

À la suite de cette annulation, SNCF Réseau a publié un nouveau DRR, qui a fait l'objet d'un avis conforme de l'ART⁶. Dans son avis, l'ART a souligné les efforts de SNCF Réseau en matière de transparence et a réaffirmé la pertinence des évolutions de structure tarifaire proposées par le gestionnaire d'infrastructure, en particulier la mise en place d'une redevance de marché forfaitaire pour les services conventionnés de transport de voyageurs, plus incitative au développement des trafics. Saisi par sept AOM, le Conseil d'État a rejeté le recours des requérantes par une décision du 2 octobre 2025⁷.

Ce double niveau de contrôle – par le régulateur puis par le juge – contribue à la transparence, à la crédibilité et à la sécurisation du système de tarification, en permettant de s'assurer que les redevances respectent les exigences posées par le cadre national et européen.

³ Avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

⁴ Avis n° 2023-035 du 4 juillet 2023 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (nouvelle saisine du 4 mai 2023).

⁵ Décision n° 472859 du 5 mars 2024 relative au différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la société SNCF Réseau.

⁶ Avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

⁷ Décision n° 498841 du 2 octobre 2025.

Par ailleurs, l'ART a défini un cadre de régulation spécifique pour faciliter l'émergence de nouveaux centres de maintenance voyageurs tout en garantissant des conditions d'accès transparentes et non discriminatoires. Dans sa décision du 18 septembre 2025⁸, elle a adopté des lignes directrices relatives à la fixation des redevances d'accès aux installations d'entretien du matériel roulant voyageurs créées *ex nihilo* (« *greenfield* ») et aux prestations régulées qui y sont fournies. Cette décision s'inscrit dans un contexte d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, marqué par des besoins croissants d'accès à des capacités d'installations d'entretien adaptées, alors que les centres existants, presque exclusivement détenus par l'opérateur historique, sont proches de la saturation.

L'ART a relevé que ces nouveaux projets présentaient des caractéristiques économiques, financières et organisationnelles distinctes de celles des centres existants, justifiant une approche régulatoire adaptée. Les installations créées *ex nihilo* reposent en effet notamment sur des investissements initiaux élevés, sans base d'actifs préexistante, avec des montages financiers parfois fondés sur des financements privés et des incertitudes importantes sur les recettes futures. Les lignes directrices visent ainsi à offrir, à droit constant, un cadre suffisamment prévisible pour sécuriser les investisseurs, tout en maintenant les exigences de transparence et de non-discrimination applicables aux installations de service régulées.

L'ART a précisé en particulier plusieurs points pour l'appréciation des redevances relatives à l'accès à ces installations et aux prestations régulées qui y sont fournies :

- ▶ **la méthode de calcul des charges de capital prises en compte dans le calcul des redevances doit refléter la réalité économique de ces nouveaux investissements.** Elle considère qu'une méthode de type « coûts courants économiques », permettant de lisser les investissements sous forme d'annuités stables en valeur réelle sur la durée de vie des actifs et tenant compte de l'inflation, est plus adaptée que la méthode dite des « coûts historiques » appliquée aux centres existants de l'opérateur historique. Cette approche permet de mieux prendre en compte la soutenabilité économique de projets reposant sur des investissements lourds et de long terme ;
- ▶ **le niveau de rémunération du capital pris en compte doit tenir compte du profil de risque propre à chaque projet.** L'ART indique ainsi que le coût moyen pondéré du capital (CMPC) applicable à ces installations doit être apprécié sur la base d'une fourchette distincte de celle retenue pour les installations existantes de l'opérateur historique. Cette évaluation doit notamment prendre en compte le niveau de risque supporté par le projet, ainsi que la durée de fixation des charges de capital ;
- ▶ **enfin, l'analyse des charges d'exploitation doit intégrer l'incertitude propre au démarrage de l'activité.** L'ART prévoit ainsi que cette analyse intègre les aléas pesant sur l'utilisation effective des installations et sur le niveau réel des charges au commencement de l'exploitation. Cette situation peut justifier des cycles d'approbation tarifaire initialement plus courts, avant d'envisager, une fois la fréquentation stabilisée et les coûts mieux documentés, des périodes d'approbation plus longues.

⁸ Décision n° 2025-074 du 18 septembre 2025 portant adoption de 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.

En améliorant la transparence et la cohérence de la tarification des prestations régulées en gares

L'ART contribue à renforcer la transparence et la cohérence de la tarification en gares, notamment en se prononçant sur le document de référence des gares (DRG). Elle est également compétente pour régler des différends en matière tarifaire. Par son action, elle sécurise les conditions d'accès aux gares et contribue au bon fonctionnement du marché ferroviaire.

L'ART approuve les tarifs des gares de voyageurs et a rendu, en septembre 2025, un avis conforme favorable sur le DRG 2026, dans un contexte de transition vers un nouveau modèle tarifaire⁹. L'ART a examiné les évolutions proposées par SNCF Gares & Connexions pour l'horaire de service (HDS) 2026, en tenant compte de la perspective d'une refonte plus approfondie du système tarifaire attendue pour l'HDS 2027. Cette évolution vise notamment à mieux refléter la structure de coûts des gares et à inscrire la tarification dans une logique pluriannuelle.

Dans le cadre de cette refonte de la tarification, l'ART a insisté sur la nécessité d'une meilleure information des acteurs. Suivant cette recommandation, SNCF Gares & Connexions a organisé, en janvier 2026, une réunion d'information des clients en amont de la consultation sur le DRG 2027. Cette démarche de transparence du gestionnaire des gares a été saluée par les acteurs du secteur.

Le DRG 2026 comporte par ailleurs des évolutions structurelles positives, notamment une réorganisation du document qui améliore sensiblement sa lisibilité, l'introduction de la possibilité de conclure des baux mixtes pour des activités régulées et non régulées ou encore la mise en place d'un observatoire de la qualité de service, accessible directement depuis le site de SNCF Gares & Connexions¹⁰.

L'ART a également invité SNCF Gares & Connexions à poursuivre les travaux engagés pour fiabiliser les bases financières de sa tarification, dans un souci de transparence et de robustesse.

Le régulateur a eu l'occasion de se prononcer sur un différend relatif à la tarification de l'accès aux gares de voyageurs, dans sa décision du 20 novembre 2025¹¹. Saisie par la Région Nouvelle-Aquitaine de la tarification fixée dans le DRG 2020, l'ART a été amenée à examiner ex post la conformité des redevances appliquées par SNCF Gares & Connexions aux règles de tarification, alors même qu'elle s'était déjà prononcée par un avis conforme ex ante¹², conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation¹³.

À cette occasion, l'ART a rappelé les exigences qui s'imposent en matière de tarification des prestations régulées. Elle veille notamment à ce que les redevances soient établies dans le respect des principes d'équité, de transparence et de non-discrimination, et qu'elles reflètent les coûts des prestations, conformément au cadre juridique applicable.



⁹ Avis n° 2025-069 du 9 septembre 2025 relatif au document de référence des gares (DRG) pour l'horaire de service 2026.

¹⁰ <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/entreprises-ferroviaires/observatoire-qualite-services-regules>.

¹¹ Décision n° 2025-084 du 20 novembre 2025 portant règlement du différend opposant la Région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Gares & Connexions concernant la tarification fixée dans le document de référence des gares pour l'horaire de service 2020.

¹² Avis n° 2020-020 du 28 février 2020 portant sur les redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2020.

¹³ Dans son arrêt du 16 octobre 2024 (pourvoi n° T 22-23.219), la Cour de cassation a jugé que « l'ART est compétente, en application de l'article L. 1263-2, I, du code des transports, pour connaître à la fois des différends relatifs à la tarification tant de l'accès au réseau ferroviaire que de l'accès aux installations de service et de ceux relatifs à la mise en œuvre de cette tarification ».



Le saviez-vous ?

L'ART accompagne le développement de la multimodalité dans les gares

Dans son avis du 15 février 2022¹⁴, l'ART a relevé que le contrat entre l'État et SNCF Gares et Connexions comprend un objectif de développement de l'intermodalité dans les gares. Elle a en effet identifié, parmi les priorités présentes dans le contrat, l'objectif de « répondre aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités dans un contexte de lutte contre le changement climatique, de recherche d'intermodalité et de digitalisation croissante des usagers ».

Le régulateur a par ailleurs rappelé que le cadre réglementaire applicable prévoit que ce contrat doit préciser les moyens de favoriser les mobilités actives. Le contrat doit en effet préciser la façon dont le gestionnaire des gares entend favoriser, en complémentarité avec les modes de transports collectifs, la pratique des mobilités actives, notamment l'usage du vélo.

À travers son analyse du contrat de performance de SNCF Gares & Connexions, l'ART veille ainsi à ce que les gares contribuent pleinement à l'articulation entre les différents modes de déplacement et à l'évolution des usages de mobilité.

¹⁴ Avis n° 2022-014 du 15 février 2022 relatif au projet de contrat entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026.

En renforçant la transparence et la robustesse de la tarification des prestations de maintenance

L'ART veille à la qualité et à la lisibilité de la tarification des prestations de maintenance en examinant les bases de coûts, la structure des tarifs et l'information mise à disposition des opérateurs. Elle s'assure que l'accès aux centres d'entretien s'effectue dans des conditions transparentes, équitables et non discriminatoires, tout en accompagnant le développement d'offres diversifiées. Par son action, elle contribue à structurer un marché de la maintenance plus ouvert et à sécuriser les conditions d'exploitation des services ferroviaires.

L'ART régle la tarification des prestations de maintenance afin de garantir des conditions d'accès transparentes, équitables et économiquement justifiées aux installations de service. Dans ses avis du 19 juin 2025¹⁵ et du 13 novembre 2025¹⁶, l'ART a examiné les redevances applicables aux prestations régulées fournies dans les centres de maintenance, respectivement, de matériels roulant de fret et de voyageurs.

L'approbation du document de référence de maintenance de Technis a constitué une première étape dans la structuration de l'offre de cette nouvelle entité, créée au 1^{er} janvier 2025 dans le cadre de la mise en œuvre du « plan de discontinuité » engagé par Fret SNCF. L'ART a relevé que les tarifs proposés, en hausse modérée de 4 %, s'inscrivaient dans la continuité de ceux précédemment appliqués par Fret SNCF. Elle a toutefois formulé plusieurs recommandations visant à améliorer la lisibilité de l'offre, la fiabilité des simulations de facturation et le suivi des temps d'intervention, afin de renforcer la transparence et la robustesse du dispositif.

S'agissant des redevances relatives aux prestations proposées par SNCF Voyageurs dans ses centres d'entretien, l'ART a émis un avis favorable, considérant que la méthode d'élaboration des tarifs respectait le cadre juridique applicable et que plusieurs évolutions

avaient été apportées, notamment une nouvelle méthode de construction des tarifs d'utilisation des installations, conformément aux demandes émises par le régulateur dans son précédent avis¹⁷. L'ART a également formulé un certain nombre de demandes et de recommandations, dont la mise en œuvre au cours des deux prochaines années apparaît indispensable pour que les opérateurs puissent continuer à bénéficier de conditions d'accès aux centres de maintenance transparentes et non discriminatoires.

En premier lieu, l'ART a accueilli favorablement l'évolution de la méthode de détermination des tarifs, de nature à renforcer la cohérence et la progressivité des grilles tarifaires. Elle a relevé des avancées en matière de simplification des grilles et de meilleure prise en compte de l'autonomie des clients, tout en demandant des améliorations substantielles dans la justification de certaines charges, en particulier celles liées à la planification et à la coordination des mouvements de matériel roulant. Elle a également recommandé à SNCF Voyageurs de fiabiliser les systèmes de suivi des opérations afin de renforcer la robustesse des unités d'œuvre utilisées pour la tarification, et formulé plusieurs recommandations visant à en améliorer la fiabilité, notamment en demandant la réalisation d'exercices complets de réconciliation et de simulation des factures.

¹⁵ Avis n° 2025-053 du 19 juin 2025 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Technis dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2025.

¹⁶ Avis n° 2025-082 du 13 novembre 2025 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2026 et 2027.

¹⁷ Avis n° 2023-063 du 21 décembre 2023 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2024 et 2025.

En deuxième lieu, dans un contexte de développement de l'offre ferroviaire, liée à l'ouverture à la concurrence, l'ART a souligné la nécessité de renforcer la visibilité et la sécurité des opérateurs sur les capacités disponibles et les tarifs applicables sur un horizon pluriannuel. Elle a accueilli favorablement les initiatives engagées par SNCF Voyageurs pour mieux analyser l'utilisation de la capacité et identifier les capacités résiduelles sur certains sites, tout en recommandant d'étendre cette démarche à l'ensemble des centres concernés et d'en assurer la publication. Elle a également invité SNCF Voyageurs à étudier la mise en place de mécanismes permettant de sécuriser l'attribution des capacités en amont de l'horaire de service.

Enfin, le régulateur a insisté sur la nécessité de garantir l'effectivité des gains de productivité annoncés. Constatant que ces gains n'avaient

pas été pleinement matérialisés sur les périodes précédentes, elle a appelé SNCF Voyageurs à mettre en œuvre un plan d'action concret permettant d'en assurer le suivi et la traçabilité, afin de garantir la crédibilité des trajectoires de productivité.

Par ses interventions, l'ART contribue à structurer un cadre tarifaire plus lisible, plus robuste et mieux adapté aux enjeux du marché de la maintenance ferroviaire à l'heure de l'arrivée concrète de nouveaux opérateurs de services conventionnés et librement organisés. En combinant exigences de transparence, de fiabilité des coûts, d'accès effectif aux capacités et d'incitation à la performance, elle participe à améliorer les conditions d'accès aux centres d'entretien et à accompagner le développement d'offres de maintenance diversifiées, à même de répondre aux besoins d'un marché en mutation.

Le saviez-vous ?

Un opérateur alternatif exploite pour la première fois des ateliers de maintenance dans le cadre de services ferroviaires conventionnés

L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire conventionné s'accompagne du développement de nouvelles offres de maintenance par des opérateurs alternatifs à l'opérateur historique ou par des filiales dédiées de celui-ci. Dans son avis n° 2025-100 du 18 décembre 2025, l'ART a examiné les redevances applicables aux prestations de maintenance fournies par Transdev Rail Sud Inter-métropoles (TRSI), dans un contexte marqué par la mise en exploitation du premier lot de transport conventionné de voyageurs remporté par un opérateur alternatif.

Cette nouvelle offre traduit la mise en œuvre opérationnelle de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés. Elle s'inscrit dans le cadre de la mise en exploitation, depuis le 29 juin 2025, du lot de transport conventionné sur l'axe Marseille – Toulon – Nice, attribué par la région Sud-

PACA en novembre 2021 à TRSI, ayant à la fois le statut d'exploitant ferroviaire et celui d'exploitant d'installations de service.

L'ART veille à ce que ces prestations soient proposées dans des conditions transparentes et économiquement justifiées. Elle s'assure notamment que les redevances reposent sur des bases objectives, qu'elles reflètent les coûts des prestations fournies et qu'elles ne conduisent pas à des discriminations entre utilisateurs. Cet encadrement est essentiel pour garantir un accès équitable à ces installations, qui constituent des ressources indispensables à l'exploitation des services ferroviaires.

Par son action, l'ART accompagne ainsi la structuration du marché de la maintenance ferroviaire des services conventionnés de voyageurs.



En maîtrisant les tarifs par des incitations à l'efficacité de la gestion

L'ART veille à ce que la tarification des infrastructures et des prestations régulées contribue à une gestion plus efficace des ressources du système ferroviaire. Elle analyse les méthodes de calcul, les trajectoires de charges et les hypothèses retenues, afin de s'assurer de la justification des coûts et du caractère incitatif – pour l'opérateur régulé – des dispositifs tarifaires. Plusieurs avis rendus en 2025 permettent d'illustrer cette action.

S'agissant de la redevance couvrant les pertes des systèmes électriques de traction (RCTEA), l'ART a examiné la couverture des coûts dans une logique de maîtrise et de justification des charges. Dans son avis du 6 février 2025¹⁸, elle a analysé les modalités de calcul de ces charges spécifiques, en veillant à ce qu'elles soient correctement évaluées et proportionnées. Elle a ainsi validé le tarif proposé pour l'année 2025, en nette diminution par rapport à l'année précédente, en considérant qu'il s'inscrivait dans la continuité des évolutions méthodologiques engagées par SNCF Réseau.

L'ART a relevé les progrès réalisés dans la construction de la redevance, tout en appelant à poursuivre les efforts de transparence et de justification des coûts. Elle a notamment constaté la mise à jour du taux de pertes afin d'exclure

certains volumes non directement imputables aux circulations ferroviaires, ainsi que l'engagement de publier la méthodologie d'estimation des consommations d'électricité. Elle a toutefois demandé la poursuite des travaux visant à mieux justifier les volumes de consommation et de pertes, notamment à travers des analyses plus fines de leur lien avec le trafic, et à renforcer la transparence sur la stratégie d'achat d'électricité. Cette vigilance vise à garantir que les coûts répercutés sur les entreprises ferroviaires correspondent effectivement aux charges supportées, tout en incitant le gestionnaire d'infrastructure à optimiser la gestion de ces pertes.

Dans des avis de mars¹⁹ et décembre 2025²⁰, l'ART s'est également prononcée sur la tarification des prestations fournies par le service interne de

¹⁸ Avis n° 2025-003 du 6 février 2025 portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'année 2025.

¹⁹ Avis n° 2025-037 du 27 mars 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2025.

²⁰ Avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2026.



sécurité de SNCF SA. Elle a notamment relevé que les évolutions tarifaires proposées par SNCF SA pour les horaires de services 2025 et 2026 demeuraient inférieures à l'inflation prévisionnelle et reflétaient la mise en œuvre d'un programme d'efficacité par la direction de la sûreté. Elle a par ailleurs constaté des progrès dans le calendrier de détermination des tarifs, visant à permettre leur approbation en amont de l'horaire de service. Enfin, l'ART a examiné les évolutions du périmètre des prestations régulées, notamment l'intégration des prestations de cynodétection dans l'offre régulée à compter de 2026, en veillant à leur correcte prise en compte dans les tarifs et en appelant à une organisation plus efficiente de leur mise en œuvre.

L'ART a par ailleurs examiné les redevances relatives aux prestations fournies par SNCF Combustible pour l'année 2026 dans un avis de décembre 2025²¹. Elle a approuvé la tarification proposée, sous réserve de la suppression d'un mécanisme de régularisation *ex post*, fondé sur un ajustement

entre unités d'œuvre prévisionnelles et réelles, qui revenait à introduire une forme de tarification rétroactive. Elle a également relevé que la méthode actuelle de détermination des volumes, reposant sur les déclarations des transporteurs, conduisait à une surestimation des consommations et à un déséquilibre économique pour l'exploitant. Elle a en conséquence recommandé de revoir cette méthode afin d'améliorer la fiabilité des unités d'œuvre prises en compte dans le calcul des tarifs.

L'ensemble de ces interventions traduit une approche cohérente de la régulation, fondée sur la maîtrise des coûts et la responsabilisation des entités régulées. En examinant de manière approfondie les bases de coûts, les méthodes de calcul et les trajectoires financières, l'ART contribue à éviter que des inefficiences ne soient répercutées dans les tarifs supportés par les entreprises ferroviaires. Elle participe ainsi au bon fonctionnement du marché, au bénéfice des opérateurs et, *in fine*, des usagers.

²¹ Avis n° 2025-091 du 11 décembre 2025 relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2026.

Garantir des conditions d'accès équitables et efficaces au réseau ferroviaire

L'ART agit pour garantir des conditions d'accès au réseau ferroviaire transparentes, équitables et efficaces, en veillant à la clarté des règles définies dans le document de référence du réseau et à leur mise en œuvre effective, notamment pour le fret ferroviaire. Elle examine également les modalités d'allocation de la capacité, en s'assurant que les accords cadres concilient visibilité pour les opérateurs et utilisation optimale du réseau. Par ces actions, l'ART contribue à renforcer la prévisibilité du cadre d'accès et à accompagner le développement d'une concurrence effective sur les axes les plus structurants du réseau.

En améliorant les conditions d'accès au réseau ferré national

Le régulateur agit pour améliorer la transparence, la performance et la prévisibilité des conditions d'accès au réseau ferré national, en formulant des recommandations visant à mieux informer les acteurs, renforcer la qualité de service et anticiper les besoins des nouveaux entrants. Il veille également à l'effectivité de ces règles en contrôlant leur mise en œuvre concrète par le gestionnaire d'infrastructure, notamment à travers ses décisions. Ces interventions contribuent à un cadre d'accès plus lisible et plus efficace, favorisant une meilleure utilisation des capacités du réseau.

Améliorer la transparence et la lisibilité des règles d'accès au réseau ferré national

L'ART a pour mission de veiller au bon fonctionnement du système ferroviaire et agit pour renforcer la transparence et la prévisibilité des conditions d'accès au réseau ferré national. Elle intervient également pour améliorer

la performance des processus industriels du gestionnaire d'infrastructure. Dans son avis du 13 février 2025²², l'ART a formulé 17 recommandations à destination de SNCF Réseau afin de répondre à trois priorités : transparence, performance, proactivité.

²² Avis n° 2025-013 du 13 février 2025 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2025 modifié et 2026.

Transparence

La transparence et la visibilité des conditions d'accès sont nécessaires pour disposer d'une description précise et exhaustive de l'infrastructure, condition préalable à la conception de nouveaux services. L'ART souligne notamment l'importance d'outils numériques performants et interopérables, permettant aux candidats de consulter la capacité disponible, de tracer des sillons et de formuler leurs demandes au sein d'un système intégré. Elle appelle également à une meilleure prise en compte des contraintes de déploiement des nouveaux systèmes informatiques pour les utilisateurs.

1

Performance

L'amélioration de la performance et de l'efficacité du gestionnaire d'infrastructure constitue un axe d'action central pour faire du ferroviaire un mode de transport attractif et fiable. L'ART met d'abord en avant la nécessité de renforcer la transparence sur les indicateurs de qualité du service rendu, dans une logique d'incitation réputationnelle. Elle recommande en outre de faire évoluer les processus d'élaboration des plans d'exploitation de référence (PER), en intégrant des graphiques à 24 heures à l'échelle nationale, en articulant mieux la planification des travaux et l'allocation des capacités, et en développant des indicateurs permettant d'évaluer les gains de performance entre versions successives. En particulier, l'ART souligne l'importance de mieux intégrer les effets des travaux sur les circulations, en particulier pour les trains de nuit et de fret, et appelle à un renforcement des dispositifs incitatifs à la performance les concernant.

2

Proactivité

L'abaissement des barrières à l'entrée de nouveaux opérateurs doit être anticipé. Il s'agit d'un enjeu clé pour accélérer et faciliter la progression des projets de nouveaux services et, plus généralement, pour améliorer la prévisibilité du cadre d'accès. À ce titre, l'ART encourage le développement des accords-cadres, qui offrent une visibilité accrue sur l'accès à la capacité, et souligne la nécessité de s'appuyer sur une vision prospective de l'offre et de la demande. Elle insiste également sur l'importance de permettre la circulation de différents types de trains, en cohérence avec les modèles économiques des opérateurs, et de garantir des conditions de raccordement au réseau transparentes, efficaces et équitables.

3

Au cours de l'année 2025, l'ART s'est ensuite assurée de la mise en œuvre de ces recommandations en accompagnant SNCF Réseau dans l'exécution de son programme de travail. Le bilan de la mise en œuvre des recommandations émises est effectué annuellement, dans le cadre de l'avis motivé sur le document de référence du réseau, publié en décembre chaque année.

Par les recommandations qu'elle formule et le suivi resserré qu'elle en assure, l'ART contribue à structurer un cadre d'accès au réseau plus lisible, plus performant et mieux adapté aux besoins des acteurs.

Améliorer les conditions d'accès au réseau pour le fret ferroviaire

A travers ses décisions, l'ART veille à assurer l'effectivité des obligations qu'elle impose au gestionnaire d'infrastructure. Dans sa décision du 13 février 2025²³, elle a ainsi clôturé une procédure de recherche et de constatation de manquements à l'encontre de SNCF Réseau. Dans le cadre d'une décision de règlement de différend, l'ART avait formulé, en 2022, une injonction, par laquelle elle avait demandé la mise en place, à compter de l'horaire de service 2024, d'un mécanisme pénalisant la non-utilisation de capacités-travaux non restituées, afin d'améliorer l'utilisation effective de la capacité disponible²⁴. Constatant l'absence de mise en œuvre de cette obligation dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2024, publié en décembre 2023, l'ART avait décidé d'ouvrir une procédure de recherche et de constatation de manquements afin de s'assurer du respect de l'injonction qu'elle avait formulée²⁵.

Ce mécanisme présente un enjeu particulier pour le fret ferroviaire, dont les circulations sont fortement concentrées sur les plages nocturnes, précisément celles les plus affectées

par les capacités-travaux. La non-restitution de capacités réservées mais non effectivement utilisées est en effet susceptible de pénaliser directement les entreprises ferroviaires de fret, en réduisant l'accès à des sillons déjà contraints et en dégradant la qualité de service offerte aux chargeurs.

L'examen conduit par l'ART a porté sur l'introduction effective de ce mécanisme dans les versions ultérieures du document de référence du réseau. Elle a analysé les évolutions apportées par SNCF Réseau dans les documents relatifs aux horaires de service 2024 et 2025, publiés en septembre et décembre 2024, afin d'en apprécier la conformité avec les obligations fixées en 2022.

L'ART a constaté que le mécanisme mis en place par SNCF Réseau répondait aux exigences de sa décision. Elle a ainsi considéré que l'introduction d'un dispositif pénalisant la non-utilisation des capacités-travaux non restituées était conforme à l'injonction prononcée, conduisant à clore la procédure. Par son intervention, l'ART contribue ainsi à renforcer l'efficacité de l'allocation des capacités.

²³ Décision n° 2025-014 du 13 février 2025 portant clôture de la procédure de recherche et de constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

²⁴ Décision n° 2022-059 du 28 juillet 2022 portant règlement des différends opposant Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail à SNCF Réseau concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation.

²⁵ Décision n° 2024-014 du 8 février 2024 relative à l'ouverture d'une instruction afin de procéder à la recherche et à la constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

En favorisant l'utilisation optimale de la capacité ferroviaire dans un contexte d'ouverture à la concurrence

En permettant une plus grande prévisibilité dans le processus d'allocation des capacités, les accords-cadres de capacité conclus entre le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires, dont la mise en place a été fortement encouragée par l'ART, concourent à l'utilisation effective et optimale du réseau ferré national. Dans les avis qu'elle rend sur les accords-cadres, l'ART veille notamment au respect du caractère équitable et non discriminatoire de l'allocation des capacités. Elle informe le secteur des perspectives d'utilisation de la capacité et formule des recommandations pour renforcer la robustesse et la transparence du dispositif.

L'ART a fortement encouragé le recours aux accords-cadres de capacité, aujourd'hui largement adoptés par le gestionnaire d'infrastructure et différents opérateurs ferroviaires exploitant des services de transport de voyageurs. Dans la lignée d'un premier avis rendu en 2024²⁶, l'ART a, dans quatre avis du 27 mars 2025²⁷, analysé les accords conclus entre SNCF Réseau et plusieurs entreprises ferroviaires – SNCF Voyageurs, Trenitalia France, Renfe Viajeros et Claret – portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon, axe particulièrement contraint et stratégique.

Lors de l'examen de ces accords-cadres, l'ART a porté une attention particulière à la conciliation entre la sécurisation des capacités pour les opérateurs ferroviaires et la préservation de la flexibilité du système. Si les accords-cadres offrent aux opérateurs une visibilité à moyen et long termes sur les capacités qu'ils pourront utiliser, l'ART a veillé à ce que les accords conclus ne conduisent pas à figer l'utilisation de la capacité au détriment de son optimisation, ni à ce qu'ils conduisent à faire obstacle à l'entrée de nouveaux opérateurs. Elle a notamment invité SNCF Réseau à veiller à ce qu'aucune plage horaire ne soit entièrement allouée aux bénéficiaires d'accords-

cadres, afin de préserver des marges de capacité pour d'autres candidats.

L'examen de ces accords-cadres a également conduit l'ART à vérifier leur conformité aux principes de transparence et de non-discrimination. L'ART a notamment estimé que les clauses financières de ces accords, qui relèvent de la liberté contractuelle, étaient conformes au cadre de régulation et qu'elles avaient été librement négociées et acceptées par les parties.

L'ART a par ailleurs formulé des recommandations concrètes pour renforcer la transparence et la robustesse du cadre applicable, tout en sécurisant les acteurs sur l'accès aux capacités du réseau et en prévenant les risques de discrimination. Elle a notamment recommandé de préciser, dans la trame d'accord-cadre annexée au document de référence du réseau, la méthode de détermination des clauses financières servant de base à la négociation.

Par son intervention, l'ART contribue ainsi à concilier visibilité pour les opérateurs et utilisation effective et optimale du réseau, en favorisant un cadre d'allocation à la fois transparent, non discriminatoire et efficient, en particulier sur les axes les plus sollicités.

²⁶ Avis n° 2024-029 du 30 avril 2024 relatif aux trois accords-cadres de capacité négociés entre SNCF Réseau et la société Illisto 1-4-6, filiale de la société Kevin Speed, concernant les lignes à grande vitesse Paris-Lyon, Paris-Lille et Paris-Strasbourg.

²⁷ Avis n° 2025-036 du 27 mars 2025 relatif à l'accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Claret portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Avis n° 2025-035 du 27 mars 2025 relatif à l'accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Renfe Viajeros portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Avis n° 2025-034 du 27 mars 2025 relatif à l'accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Trenitalia France portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Avis n° 2025-033 du 27 mars 2025 relatif à l'accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société SNCF Voyageurs portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

Le saviez-vous ?

L'Espagne a utilisé les accords-cadres pour structurer l'ouverture à la concurrence de son réseau ferroviaire

L'Espagne a mobilisé les accords-cadres afin d'organiser l'ouverture à la concurrence sur son réseau à grande vitesse. Dès 2020, le gestionnaire d'infrastructure espagnol, ADIF Alta Velocidad (ADIF AV), a mis en place un dispositif original consistant à conditionner la conclusion d'accords-cadres de long terme à l'exploitation de plusieurs corridors à grande vitesse.

Le dispositif espagnol repose sur une logique de mise en concurrence organisée à l'échelle de plusieurs corridors. Le gestionnaire d'infrastructure ADIF AV a mobilisé les accords-cadres pour inciter les opérateurs SLO à développer des liaisons TAGV sur plusieurs corridors à grande vitesse et éviter ainsi qu'ils ne se concentrent sur un ou deux axes stratégiques. L'objectif était de diversifier l'offre concurrentielle et d'optimiser l'utilisation d'un réseau à grande vitesse encore sous-exploité.

En mai 2020, le gestionnaire d'infrastructure espagnol ADIF AV a attribué, par appels d'offres, 70 % de la capacité totale de cinq corridors à grande vitesse²⁸ en concluant des accords-cadres décennaux avec trois opérateurs. Cette démarche s'inscrivait dans un contexte de sous-utilisation relative du réseau à grande vitesse espagnol et visait à sécuriser des engagements d'exploitation à long terme pour organiser l'entrée simultanée de plusieurs acteurs.

Toutefois, les accords-cadres conclus dans le cadre de cette allocation de capacité par lots ne comportent aucune obligation de desservir des arrêts intermédiaires, en amont ou en aval de grandes métropoles, au sein de chaque corridor. Chaque opérateur ayant signé un accord-cadre avec ADIF AV est en effet libre de définir les

modalités d'exploitation de chaque corridor, sans obligation de desservir des gares ou sections de ligne présentant un moindre potentiel commercial.

Ce modèle n'est pas aisément transposable en France. Le dispositif espagnol répondait à une logique d'ouverture initiale à la concurrence d'un réseau à grande vitesse sous utilisé, et ne comportait aucune obligation de desserte intermédiaire ; il a en pratique conduit l'opérateur historique à perdre d'un coup près de 40 % de parts de marché au profit des nouveaux entrants. Dans le contexte français, marqué par :

- un marché s'ouvrant très progressivement dans les conditions posées par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire en 2018 ;
- l'existence d'accords-cadres déjà conclus, dont certains courront jusqu'en 2038 ;
- la mobilisation déjà très importante de la capacité-cadre sur les principaux axes du réseau LGV pour toute la prochaine décennie, un mécanisme analogue d'allocation de la capacité par lots, intégrant à la fois des sillons attractifs et des sillons dits « d'aménagement du territoire », présenterait un risque juridique sensiblement plus élevé.

S'il ne paraît pas répliquable en France, l'exemple espagnol illustre néanmoins le rôle que peuvent jouer les accords-cadres dans l'ouverture à la concurrence. En sécurisant l'accès à la capacité et en orientant les stratégies des opérateurs, ces instruments peuvent constituer un levier pour structurer le marché et accompagner le développement de nouvelles offres. Leur utilisation doit toutefois être adaptée aux spécificités juridiques, économiques et institutionnelles de chaque système ferroviaire.

²⁸ À savoir Madrid – Barcelone, Madrid – Valence, Madrid – Alicante, Madrid – Séville et Madrid – Malaga.



En garantissant l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et des conditions d'accès non discriminatoires au réseau

L'ART a examiné les dispositifs permettant de garantir l'indépendance des fonctions essentielles de SNCF Réseau, dans un contexte où celui-ci appartient à une entreprise verticalement intégrée, afin de prévenir les conflits d'intérêts et d'assurer des conditions d'accès au réseau transparentes, équitables et non discriminatoires.

L'ART veille au respect du code de bonne conduite de SNCF Réseau, qui réunit les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée sur les décisions qu'il prend en ce qui concerne les fonctions essentielles. Dans son avis du 9 septembre 2025²⁹, elle a examiné :

- le projet de nouveau code de bonne conduite ;
- le projet de dispositif de conformité interne destiné à en assurer le respect, avant leur adoption définitive par le conseil d'administration de SNCF Réseau.

En effet, SNCF Réseau a souhaité établir deux référentiels qui permettent, dans leur ensemble, de répondre aux exigences de l'article L. 2122411 du code des transports.

Cette saisine s'inscrit dans le prolongement direct du rapport publié par l'ART en octobre 2024 sur le code de bonne conduite et l'indépendance de SNCF Réseau. Ce rapport avait notamment mis en évidence l'absence d'organisation et de processus permettant de garantir le respect effectif du code de bonne conduite, dont la faiblesse du contenu avait déjà été relevée par un avis rendu le 16 juillet 2020. L'ART avait alors formulé plusieurs recommandations dans son rapport visant à renforcer l'effectivité des dispositions permettant de garantir l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

L'ART a relevé que le nouveau code de bonne conduite constituait une avancée significative par rapport à la version précédente. Celui-ci a été

²⁹ Avis n° 2025-068 du 9 septembre 2025 relatif au code de bonne conduite de SNCF Réseau et au programme garantissant l'indépendance des services en relation avec les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés

profondément refondu afin de devenir un véritable outil pédagogique et opérationnel à destination de l'ensemble des salariés de SNCF Réseau, en particulier ceux exerçant des fonctions essentielles. Il clarifie et fait œuvre de pédagogie afin de permettre aux salariés de SNCF Réseau d'appréhender concrètement les obligations qui leur sont opposables en matière d'indépendance et de prévention des conflits d'intérêts.

L'environnement de contrôle, décrit dans le dispositif de conformité interne, a quant à lui été jugé robuste et de nature à répondre à la majorité des recommandations formulées par l'ART dans son rapport de 2024. Il prévoit notamment la mise en place d'une gouvernance *ad hoc* dédiée aux sujets d'indépendance ainsi que la création d'un comité d'éthique des affaires composé de personnalités extérieures à SNCF Réseau, dont la composition et les compétences garantissent que le conseil d'administration de SNCF Réseau dispose d'un avis éclairé et pertinent, notamment en matière d'indépendance. Ce comité a en effet vocation à

éclairer l'entreprise, par des avis consultatifs, sur les décisions structurantes présentant un enjeu au regard de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure.

L'ART a toutefois demandé que ces référentiels soient encore complétés pour renforcer pleinement leur effectivité. Elle recommande notamment, d'une part, de finaliser la déclinaison de certaines recommandations formulées dans son rapport de 2024, d'autre part, d'étendre les garanties prévues par le code de bonne conduite au-delà des seules fonctions essentielles et des exigences strictement prévues par les textes, afin de consolider plus largement la culture d'indépendance au sein de l'entreprise.

Par son intervention, l'ART contribue à renforcer la confiance des opérateurs dans l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure. En veillant à la solidité des règles internes et à leur mise en œuvre effective, elle participe à garantir des conditions de concurrence loyales dans un contexte d'ouverture progressive du marché ferroviaire.



Garantir des conditions d'accès transparentes et équitables au tunnel sous la Manche

L'ART et son homologue britannique, l'*Office of Rail and Road (ORR)*, ont adopté, en février 2025, leur avis sur le document de référence d'Eurotunnel (DRE) pour l'horaire de service 2026³⁰ dans le cadre de leur régulation coordonnée de l'accès au lien fixe transmanche. Cet avis a été rendu dans un contexte particulier lié au fait que plusieurs nouveaux opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs en utilisant le lien fixe. Dans ce cadre, il est important que le DRE propose des conditions d'accès claires aux parties prenantes, notamment en ce qui concerne l'allocation des capacités et la tarification. Les régulateurs ont souligné, dans leur avis, que plusieurs évolutions améliorant la clarté et la précision étaient intervenues dans le document. Ils ont également détaillé la façon dont les améliorations devraient être poursuivies en vue des prochains DRE.

S'agissant des conditions tarifaires, les évolutions intervenues dans le DRE 2026 ont permis d'améliorer la transparence et les garanties de traitement non discriminatoire, et devront être poursuivies. En premier lieu, des précisions sur l'égalité de traitement entre les opérateurs ont été apportées. En deuxième lieu, les modalités de construction des tarifs ainsi que les signaux économiques associés ont été précisés. Enfin, des clarifications concernant l'application du système de réduction tarifaire ETICA ont été introduites, notamment par le biais d'exemples ou de précisions sur le rôle des régulateurs. L'ART et l'ORR ont toutefois souligné la nécessité de poursuivre les travaux visant à renforcer le caractère didactique de la construction tarifaire et de son application.

S'agissant des conditions non tarifaires d'accès au réseau, les régulateurs ont relevé plusieurs évolutions ayant contribué à améliorer la transparence et la prévisibilité pour les opérateurs, tout en soulignant le besoin de poursuivre les travaux. En premier lieu, des précisions ont été apportées sur les mécanismes mis en œuvre par Eurotunnel pour anticiper les besoins de nouveaux sillons en coordination avec les autres réseaux. En deuxième lieu, les modalités d'application du mécanisme de traitement des demandes concurrentes de capacité ont été clarifiées. Enfin, Eurotunnel a engagé des actions sur la possibilité de signer des accords-cadres. Au-delà de ces avancées, les régulateurs ont souligné le besoin de nouveaux travaux, notamment en ce qui concerne les principes et critères visant à répartir les opérateurs en cas de demandes concurrentes de sillons.

³⁰ Avis n° 2025-015 du 13 février 2025 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche pour l'horaire de service 2026

Contribuer à des infrastructures ferroviaires performantes et de qualité

L'ART assure un suivi attentif de la mise en œuvre du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, en veillant à la cohérence entre les objectifs fixés, les moyens mobilisés et les résultats obtenus. Elle souligne la nécessité de renforcer la crédibilité des trajectoires financières et d'investissement, ainsi que le pilotage de la performance du réseau.

Dans ce cadre, l'ART appelle également à une meilleure maîtrise des coûts et à une plus grande transparence des prévisions budgétaires, afin de garantir la soutenabilité du modèle économique de SNCF Réseau. Plus largement, son action vise à améliorer la qualité des infrastructures ferroviaires, en renforçant le lien entre tarification, performance et conditions d'accès aux installations de service.

En suivant la mise en œuvre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

L'ART assure le suivi de la mise en œuvre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau. En 2025, elle a une nouvelle fois souligné les écarts persistants dans l'exécution du contrat de performance et appelle à renforcer la robustesse, la transparence et le pilotage des trajectoires financières et opérationnelles de SNCF Réseau, ce qui implique nécessairement une actualisation du contrat.

L'ART assure un suivi régulier de la mise en œuvre du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau, afin d'en apprécier la cohérence et l'effectivité. Dans son avis relatif à l'exécution de ce contrat au titre de l'année 2024³¹, l'ART a étudié les modalités de mise en œuvre concrète des engagements pris pour la période 2021-2030, tant sur le plan financier qu'opérationnel, tout en rappelant l'obsolescence

de certaines trajectoires. À cette occasion, elle a rappelé la nécessité d'une actualisation rapide du contrat, qui aurait dû advenir en 2024, afin notamment de prendre en compte les évolutions intervenues depuis sa signature, en particulier le contexte de forte inflation, les annonces de la « nouvelle donne ferroviaire » et l'évolution dynamique des péages dans le cadre du cycle tarifaire 2024-2026.

³¹ Avis n° 2025-042 du 6 mai 2025 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2024 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

L'ART a souligné la persistance d'écart entre les objectifs fixés par le contrat et leur mise en œuvre effective. Elle a relevé que certaines trajectoires prévues, notamment en matière d'investissements et de performance du réseau, demeuraient difficiles à atteindre ou insuffisamment documentées. Ces écarts interrogent la capacité du contrat, dans sa forme actuelle, à constituer un véritable outil stratégique permettant de piloter la transformation du réseau ferroviaire.

L'ART a insisté sur la nécessité de renforcer la crédibilité et la lisibilité des trajectoires financières et d'investissement. Elle a ainsi appelé à une meilleure documentation des hypothèses retenues, à une plus grande transparence sur les écarts constatés entre les prévisions et les réalisations, ainsi qu'à la prise en compte des enveloppes supplémentaires consacrées à la régénération telles que la « nouvelle donne ferroviaire » (+ 1,5 milliards d'euros à horizon 2028). Une telle clarification est indispensable pour permettre un suivi rigoureux de l'exécution du contrat et pour sécuriser les décisions d'investissement à long terme.

Le régulateur a également mis en avant l'importance d'un pilotage renforcé de la performance du réseau.

L'ART a souligné que les indicateurs existants devaient être consolidés et mieux articulés avec les objectifs stratégiques du contrat, afin de mesurer de manière plus précise les progrès réalisés en matière de qualité de service, de régénération et de modernisation de l'infrastructure.

Enfin, l'ART a appelé à une meilleure articulation entre les engagements contractuels et les moyens effectivement mobilisés. Elle a rappelé que l'atteinte des objectifs fixés par le contrat supposait une adéquation entre les ressources disponibles, les priorités d'investissement et les contraintes opérationnelles. À ce titre, elle a invité les parties à veiller à la cohérence d'ensemble du dispositif, dans un contexte marqué par des besoins croissants de financement du réseau.

Par son analyse, l'ART contribue à renforcer le suivi et l'évaluation du contrat de performance. Elle met en lumière les points de vigilance et les axes d'amélioration nécessaires pour faire du contrat un outil pleinement opérationnel au service d'infrastructures ferroviaires plus performantes, plus fiables et mieux adaptées aux besoins des utilisateurs.



Suivre la trajectoire financière de SNCF Réseau

Saisie du projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2026, l'ART a rappelé, dans son avis du 4 décembre 2025³², que le cadre de référence utilisé pour apprécier cette trajectoire était aujourd'hui fragilisé : comme précisé ci-dessus, la trajectoire financière issue du contrat de performance 2021-2030, qui sert de référence, est largement obsolète.

Dans ce contexte, l'analyse du projet de budget 2026 a fait ressortir un premier constat : la situation financière de SNCF Réseau s'est significativement améliorée ces dernières années. La trajectoire de marge opérationnelle a progressé de manière notable depuis la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, et devrait dépasser les objectifs budgétaires fixés pour 2025, notamment grâce à une meilleure maîtrise des charges d'exploitation.

Toutefois, cette trajectoire reste fortement dépendante de financements externes. L'ART souligne en particulier le rôle déterminant des abondements du groupe SNCF via le fonds de concours³³, qui ont permis de maintenir les niveaux d'investissement et de désendettement malgré un contexte macroéconomique défavorable. En 2026, ces contributions demeurent significatives, bien qu'en baisse, et conditionnent la poursuite des efforts de régénération et de modernisation du réseau.

Dans ce contexte, l'ART appelle à une vigilance accrue quant aux conditions de soutenabilité de la trajectoire à moyen et long termes. Elle souligne notamment que les gains de productivité futurs dépendront étroitement de la capacité de SNCF Réseau à mener à bien ses investissements de modernisation, en particulier les projets structurants tels que la commande centralisée du réseau, dont les retards pourraient affecter durablement la performance industrielle.



³² Avis n° 2025-087 du 4 décembre 2025 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2026.

³³ Ce mécanisme, institué lors de la réforme de 2014, prévoit qu'une partie du bénéfice dégagé par le groupe SNCF (dont SNCF Voyageurs) soit versé à un fonds de concours affecté à SNCF Réseau.

La parole à...

**Rachel
PICARD**

**Directrice générale
de Velvet**



Que va apporter au système ferroviaire – et aux usagers de ce mode – l’arrivée de nouveaux acteurs, tels que Velvet ?

Trois choses principalement.

Tout d’abord, le système ferroviaire français fait actuellement face à une pénurie de trains. Donc tout simplement nous allons permettre à plus de gens de faire le choix du train.

Ensuite, nous allons donner le choix. La SNCF fait un très bon travail, mais nous sommes persuadés qu’il y a une place pour une expérience différente, pour que prendre un train, qu’il soit opéré par la SNCF, par Trenitalia, par Velvet, soit vécu comme un choix et non comme quelque chose d’imposé.

Enfin, nous apportons des moyens financiers à un système qui en manque cruellement. Velvet, c’est un milliard d’euros d’argent privé injecté dans le système dès le lancement, pour acheter des trains et construire un nouveau dépôt, c’est 200 millions d’euros de péages chaque année, qui viennent pour l’essentiel améliorer l’équation économique des gestionnaires d’infrastructure.



Quels sont les principaux défis à relever en France pour favoriser l’entrée sur le marché d’opérateurs alternatifs ?

Ils sont nombreux ! En fait, comme nous sommes les premiers indépendants à rentrer sur le marché, tout est à construire. Nous avons franchi des étapes importantes et très difficiles : sécuriser un financement, des trains, un dépôt. Mais il reste mille choses à faire : homologuer les trains, obtenir des sillons, recruter du personnel qualifié, raccorder le dépôt au réseau ferré national, convaincre des



voyageurs de monter dans nos trains... Le plus compliqué, c'est probablement que nous sommes dépendants de la SNCF à quasiment chacune de ces étapes. Et même si la collaboration est très bonne avec le gestionnaire d'infrastructures, le gestionnaire des gares et l'opérateur des facilités essentielles, tout cela est complètement nouveau pour eux aussi. Donc il faut se caler, construire progressivement, sous l'égide du régulateur.

Qu'apporte l'action du régulateur de ce point de vue et comment devrait-elle évoluer selon vous ?

L'action du régulateur est précisément essentielle ! Parce que forcément la loi est parfois imparfaite, parce que son application n'est pas évidente, le rôle de tiers de confiance du régulateur est incontournable pour trouver des solutions équilibrées et construire une doctrine d'application du cadre légal. Et puis sur certains sujets, le cadre légal est insuffisant et il faut le faire évoluer. Là aussi le rôle proactif du régulateur est très important. De manière générale, dans le projet d'un nouvel entrant comme Velvet, le *timing* est clef. Tout ce qui permettra au régulateur d'agir en amont des difficultés et pas en aval sera très positif.



En incitant les gestionnaires d'infrastructures essentielles à améliorer la qualité du service fourni aux utilisateurs

L'ART a validé l'augmentation des redevances des installations de service en s'assurant que cette hausse s'accompagnait d'une fiabilisation du modèle tarifaire et de l'introduction d'un premier mécanisme incitatif à la qualité de service.

Les installations de services exploitées par SNCF Réseau constituent des actifs stratégiques pour les entreprises ferroviaires. Elles recouvrent des voies de garage, de triage, de formation et de manœuvre de trains, des installations spécifiques au triage à la gravité ainsi que des terminaux de marchandises. Leur tarification est soumise à l'avis conforme de l'ART, qui s'assure que cette dernière ne dépasse pas le coût de la prestation fournie, majoré d'un bénéfice raisonnable.

SNCF Réseau a présenté, pour l'horaire de service 2026, des tarifs en hausse, notamment pour ce qui est de la prestation relative à l'usage courant des voies de service, dans l'optique de couvrir davantage son coût complet de gestion, en croissance sous l'effet de l'augmentation des investissements de régénération.

L'ART a approuvé ces redevances³⁴ en s'assurant que cette hausse était dûment justifiée, dans un contexte où le taux de couverture des coûts de gestion présenté par SNCF Réseau n'est que de 35 % et où le niveau d'investissement, historiquement bas, fait craindre une paupérisation des installations de service.

Elle a également relevé que SNCF Réseau avait entrepris, de manière volontariste, la mise en œuvre de son programme de travail, et avait ainsi pu lui présenter des avancées en matière de fiabilisation du modèle tarifaire, de décompte des unités d'œuvre et de mesure de la qualité de service offerte.

L'ART a par ailleurs pris acte de l'engagement de SNCF Réseau de mettre en place un premier mécanisme incitatif à la qualité de service, afin d'accompagner l'augmentation du tarif de la prestation relative à l'usage courant des voies de service. Ce mécanisme consiste en un malus adossé à des cibles de satisfaction client, avec reversement aux entreprises ferroviaires des pénalités dues en cas de non-atteinte de cibles, dont le montant maximal avoisine 5 % du chiffre d'affaires total relatif aux installations de service.

Enfin, l'ART a formulé plusieurs demandes et recommandations pour renforcer la robustesse du cadre tarifaire. Ces orientations visent notamment à poursuivre les travaux engagés et à améliorer la fiabilité des données et des méthodes utilisées, dans une perspective d'amélioration de la transparence, de la qualité de service et de la pertinence économique des redevances.



³⁴ Avis n° 2025-023 du 13 mars 2025 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau au titre des installations de service pour l'horaire de service 2026.

Observer et informer sur le fonctionnement des marchés ferroviaires

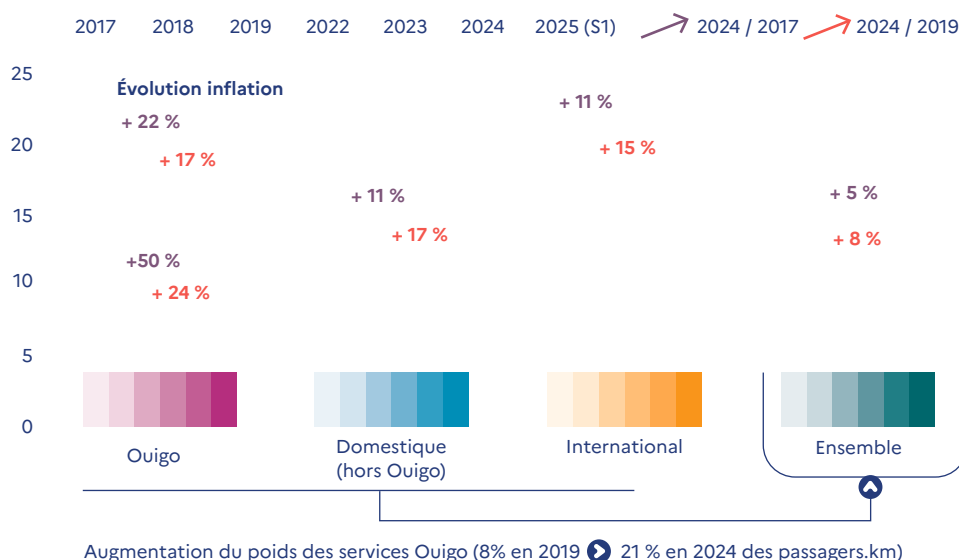
Le neuvième bilan annuel de l'ART sur le marché du transport ferroviaire, publié en 2025, dresse un état des lieux de la situation en France pour l'année 2024, marquée par une hausse continue de la fréquentation des trains de voyageurs, une augmentation modérée des prix au regard de l'inflation et une amélioration de la qualité de service, après plusieurs années marquées par des mouvements sociaux.

Avec 114 milliards de passagers.km transportés, la fréquentation a atteint un troisième niveau record consécutif, supérieur de 5 % au niveau de 2023. Si le trafic a progressé pour l'ensemble des services, les services conventionnés interurbains (TER et Intercités) ont connu la plus forte hausse (+8 % en 2024), dépassant ainsi de plus d'un tiers (+35 %) le niveau de 2019 et conduisant à une hausse notable des taux d'occupation des trains du quotidien. Les services à grande vitesse ont dépassé de 12 % le

niveau de fréquentation d'avant la crise sanitaire, et enregistré un taux d'occupation stable et toujours très élevé (76 % en moyenne). La fréquentation des trains de nuit est également apparue en nette progression pour la quatrième année consécutive. Après avoir atteint un point historiquement bas en 2023, le transport ferroviaire de marchandises s'est redressé en 2024. Cette hausse, portée par le transport combiné, semble se confirmer en 2025.

Les évolutions de prix restent modérées au regard de l'inflation. Les prix effectifs des services ferroviaires librement organisés ont augmenté de 2 % en moyenne en 2024 et de 8 % seulement depuis 2019. Cette faible hausse au regard de l'inflation (+17 % depuis 2019) résulte notamment du poids accru (de 8 % en 2019 à 21 % en 2024) des services à bas prix Ouigo dans l'offre ferroviaire librement organisée.

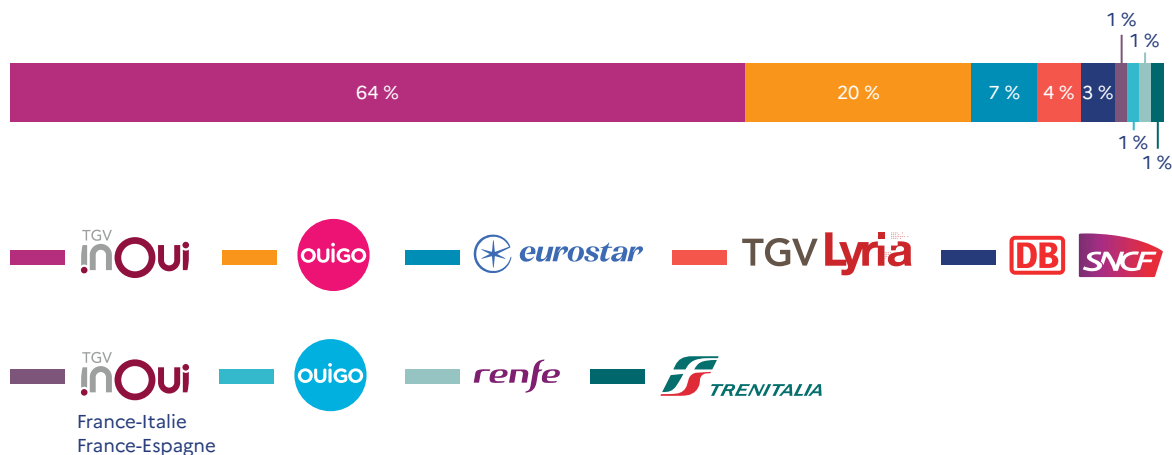
NIVEAU MOYEN DE PRIX PAR PASSAGER AUX 100 KM DES SERVICES LIBREMENT ORGANISÉS (EN EUROS HT COURANTS)



L'ouverture à la concurrence reste très progressive en France. L'activité ferroviaire librement organisée reste largement dominée par SNCF Voyageurs, mais la concurrence s'accroît sur l'axe Paris-Lyon, sur lequel Ouigo et Trenitalia ont augmenté leur

poids en offre face aux dessertes historiques inOui. Depuis 2019, la fréquentation a augmenté sur cet axe de plus de 20 %, et de plus de 30 % sur l'axe France-Espagne.

FRÉQUENTATION DES SERVICES FERROVIAIRES LIBREMENT ORGANISÉS EN FRANCE POUR L'ANNÉE 2024 (% DU NOMBRE DE VOYAGEURS.KM TRANSPORTÉS EN FRANCE)



La dynamique du marché offre des marges de manœuvre financières aux régions pour le financement de leurs services conventionnés.

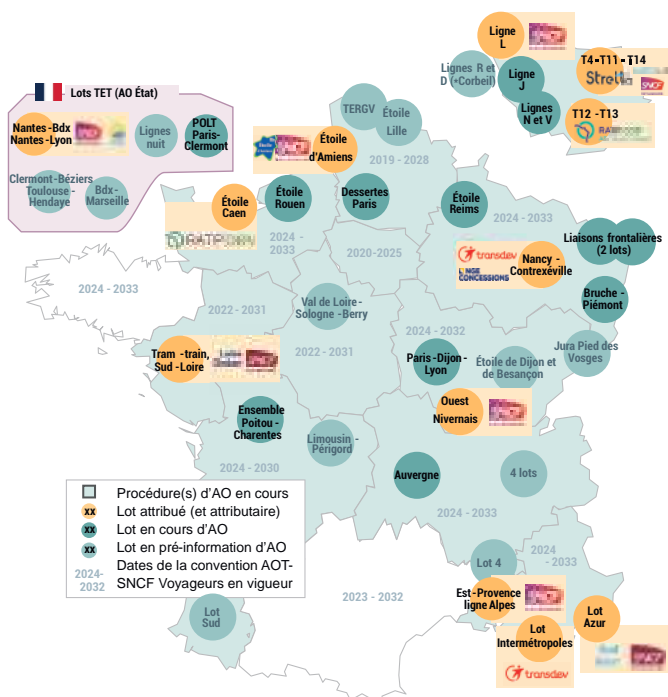
Entre 2019 et 2024, des taux d'occupation en hausse ont permis d'améliorer la part des recettes tarifaires dans le financement des services TER pour l'ensemble des régions, s'établissant à un niveau proche de 25 % en régions Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Hauts-de-France, et jusqu'à près de 40 % pour la moitié des régions. Le montant de recette par passager.km apparaît cependant en recul (en euros constants) pour la quasi-totalité des régions sur la période, si bien que le « levier du prix » s'est avéré peu utilisé par les autorités organisatrices pour financer leurs services conventionnés ; certaines l'ont en revanche mobilisé pour mettre en œuvre des politiques tarifaires attractives, dont

l'effet sur la fréquentation apparaît cependant incertain (les hausses de fréquentation observées étant multifactorielles).

L'ouverture à la concurrence constitue également un levier de réduction de coûts, comme le montrent les premiers lots conventionnés attribués à l'issue d'un appel d'offres en France. À fin 2025, 12 lots conventionnés (sur plus de 50 prévus) ont été attribués à l'issue d'un processus de mise en concurrence, dont quatre aux opérateurs alternatifs Transdev et RATP, mettant déjà en évidence des gains pour la plupart des lots, notamment une forte hausse de l'offre ferroviaire à coût identique ou en baisse significative. 78 % de l'offre ferroviaire conventionnée doit encore être soumise à un processus d'appel d'offres d'ici 2034.

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

LOTS CONVENTIONNÉS ATTRIBUÉS / EN COURS D'APPEL D'OFFRES À FIN D'ANNÉE 2025 (DATES DES CONVENTIONS D'EXPLOITATION EN VIGUEUR)



L'ouverture du marché s'accompagne également d'une amélioration de la qualité du service rendu aux usagers. La ponctualité et la régularité de l'offre ferroviaire se sont sensiblement améliorées en 2024. Sur l'axe Paris-Lyon en particulier, qui affiche une ponctualité supérieure à la moyenne, celle des offres Trenitalia atteint 89 % au seuil de 5 minutes, soit cinq à sept points de plus que les taux moyens observés pour inOui et Ouigo. Ces taux de ponctualité peuvent fortement varier selon les périodes horaires. Les causes imputables à l'infrastructure « gare » et à l'affluence des voyageurs pèsent en revanche relativement peu (moins de 5 %).

Afin de permettre l'analyse de la ponctualité des trains, l'ART met depuis 2025 en open data la base de données de l'ensemble des circulations de trains de voyageurs (avec leurs horaires prévus et effectifs à chaque point d'arrêt), ainsi qu'un outil de suivi **Préviséo** (<https://previséo.autorite-transport.fr/>), à la maille liaison, des indicateurs de taux de retard de l'ensemble des trains de voyageurs opérés en France.

OUTIL PRÉVISÉO

Cartographie dynamique des taux de fiabilité 2024 par O/D pour les services TER (au seuil de 5 minutes, carte de gauche) et de trains à grande vitesse (au seuil de 15 minutes, carte de droite)



Source : ART d'après BOAMP / JOUE
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Faire vivre une culture du dialogue avec les acteurs du secteur ferroviaire

Dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de transformation progressive des équilibres du système ferroviaire, l'ART a poursuivi, en 2025, une démarche de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes, tant au niveau national qu'eupéen avec les consultations réalisées pour l'élaboration de la nouvelle édition de son étude relative à l'ouverture à la concurrence ainsi qu'avec sa participation aux travaux du réseau de régulateurs européens IRG-Rail.

En consultant les acteurs dans le cadre de l'élaboration de l'édition 2026 de l'étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire et de la consultation des usagers finaux

En 2025, l'ART a mené un large cycle d'auditions et d'échanges avec l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire, afin de préparer l'édition 2026 de son étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ces travaux ont permis de recueillir des retours d'expérience variés et de croiser les points de vue sur les évolutions du marché et les conditions de développement de nouvelles offres librement organisées ou de mise en concurrence des services ferroviaires conventionnés. Ils permettent d'identifier les principaux freins à cette ouverture à la concurrence et de formuler une série de recommandations visant à les lever à court ou moyen termes.

L'ART a conduit, en 2025, un large cycle d'échanges avec les acteurs du secteur afin de nourrir la préparation de l'édition 2026 de son étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Ces travaux s'inscrivent dans le cadre de la mission confiée par le législateur à l'ART de concourir « au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières du système de transport ferroviaire national », d'assurer « le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires » (article L. 2131-1 du code des transports) ainsi que de « procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire » (article L. 2132-7 du code des transports).



Ces échanges ont mobilisé un panel large et représentatif de l'écosystème ferroviaire.

Les services de l'ART ont ainsi rencontré des entreprises ferroviaires, tant l'opérateur historique que les nouveaux entrants ou candidats à l'entrée, des gestionnaires d'infrastructure et d'installations de service, des associations représentantes des usagers, des acteurs de la distribution, ainsi que des organisations professionnelles et des représentants du secteur du fret. Des auditions spécifiques devant le collège de l'ART ont également été organisées avec certains acteurs majeurs afin d'approfondir les analyses sur des sujets structurants. Cette diversité d'interlocuteurs a permis de croiser les points de vue et d'appréhender les enjeux du secteur dans toute leur complexité.

Les travaux ont porté sur cinq axes thématiques, visant à proposer une analyse approfondie et objective des enjeux ferroviaires actuels.

- ▶ Ils comprennent, en premier lieu, un bilan de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, incluant un recensement des obstacles auxquels continuent de se heurter les nouveaux entrants, ainsi qu'un retour d'expérience sur les premières mises en concurrence des services conventionnés ;
- ▶ Ils portent également sur les dessertes d'aménagement du territoire par les trains à grande vitesse, afin d'établir un état objectif de leur équilibre économique et d'apprécier les effets susceptibles de résulter de l'approfondissement de l'ouverture à la concurrence des services librement organisés ;
- ▶ Les travaux analysent en outre les freins liés à la disponibilité des matériels roulants, qu'il s'agisse des difficultés d'acquisition des matériels neufs, notamment du fait des processus d'homologation et d'autorisation, ou des problématiques spécifiques au transfert des matériels amiantés de l'opérateur historique aux autorités organisatrices ;

- ▶ Ils examinent également les conditions de maintien d'une expérience fluide et homogène pour les voyageurs en matière de distribution numérique, d'information et de parcours client dans un contexte concurrentiel.

Enfin, ils abordent l'évolution du marché du fret ferroviaire, dans le contexte de la restructuration de Fret SNCF.

Sur la base des constats établis, partagés avec l'ensemble des acteurs, l'ART formulera, dans son étude, différentes recommandations visant à lever les principaux freins à l'ouverture à la concurrence et à assurer un bon fonctionnement du système ferroviaire dans l'ensemble de ses dimensions.

L'ART a par ailleurs réalisé une consultation des représentants des voyageurs que sont les associations de consommateurs et les regroupements d'usagers des transports sous la forme d'un webinaire qui s'est tenu le 17 juin 2025. Cet échange s'est inscrit dans le cycle des consultations menées par l'ART dans le cadre posé par l'article L. 2133-1-1 du code des transports³⁵, qui ont vocation de permettre à l'ART d'affiner sa compréhension du fonctionnement des marchés aval du transport ferroviaire et, partant, de s'assurer de l'effectivité de sa démarche de régulation. Le webinaire avait vocation à recueillir le point de vue des représentants des voyageurs sur la qualité de l'information et des services proposés dans un contexte d'ouverture à la concurrence amenant la présence d'une diversité d'opérateurs ferroviaires. Les échanges ont notamment porté sur la lisibilité de l'offre de transport disponible et sur la clarté des solutions de correspondance entre services. Ils ont également abordé la pertinence de l'information en temps réel sur les conditions de circulation, en particulier en situation perturbée lors de trajets combinant plusieurs opérateurs. Enfin, le webinaire a traité de la simplicité d'accès à des solutions de billettique adaptées pour l'achat de titres couvrant des déplacements multi-opérateurs.

³⁵ « Dans le cadre de ses missions de suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire, l'ART consulte chaque année les représentants des usagers et des clients des services de transport ferroviaire afin de connaître et prendre en considération leur appréciation des marchés ferroviaires. Elle rend publiques ces informations (...) ».

En contribuant aux travaux de l'IRG-Rail

L'IRG-Rail est un réseau qui rassemble, à l'échelle européenne, 31 régulateurs économiques du secteur ferroviaire, dont l'objectif est de renforcer les échanges, de partager des approches communes et d'assurer la cohérence des pratiques de régulation. Observation des marchés ferroviaires européens, suivi des corridors de fret, des conditions d'accès aux voies de service ou étude des régimes de performance : en 2025, le réseau a produit un certain nombre de travaux auxquels les services de l'ART ont contribué.

Principaux travaux de l'IRG-Rail

En 2025, la présidence de l'IRG-Rail a été assurée par la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)*, le régulateur espagnol.

En 2025, l'IRG-Rail a notamment publié :

- ▶ **le 13^{ème} rapport annuel d'observation des marchés** : le rapport offre un aperçu annuel de l'évolution du marché sur l'année 2023 et de la conjoncture économique dans le secteur ferroviaire. Il permet une comparaison dans le temps concernant le développement et la compétitivité au sein du marché ferroviaire en Europe. Deux grandes tendances se sont dessinées en 2023 : d'une part, la demande de transport ferroviaire de voyageurs a fortement augmenté, à hauteur de 12 % par rapport à l'année précédente, d'autre part, le transport ferroviaire de marchandises a souffert des conséquences du ralentissement économique. Le focus du rapport est consacré dans cette édition aux principales caractéristiques des gestionnaires d'infrastructure européens (à titre d'exemples : réseaux, activités, modèle d'organisation ou encore indicateurs financiers) ;
- ▶ **un rapport sur le suivi des corridors de fret ferroviaire** : les corridors de fret ferroviaire constituent un instrument européen destiné à promouvoir le transport ferroviaire de marchandises transfrontalier. L'IRG-Rail a publié un rapport présentant les résultats et analyses des indicateurs de performance clé et le suivi qualitatif de l'activité des corridors. Le rapport rend notamment compte d'une augmentation de la capacité offerte et demandée sur certains corridors mais pointe une sous-utilisation de la capacité réellement utilisée ;





- **un rapport sur le fonctionnement du marché des voies de service dans un contexte de contraintes de capacité** : le rapport de l'IRG-Rail vise à fournir une analyse complète de la structure du marché, des conditions d'accès, des pratiques tarifaires et des enjeux liés à la rareté de la capacité concernant les voies de service. Ces dernières constituent un maillon essentiel du système ferroviaire, permettant au marché de rester flexible, compétitif et capable de répondre aux besoins des opérateurs ;
- **un état des lieux des régimes de performance** : le rapport publié par l'IRG-Rail propose un tour d'horizon dans les différents pays européens du fonctionnement des régimes de performance concernant les systèmes d'amélioration des performances pour les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires. Il met notamment en avant la portée relativement limitée des mécanismes incitatifs financiers liés au régimes de performance à l'échelle européenne et souligne l'absence de lien de causalité directement observable entre ces dispositifs et une amélioration mesurable de la qualité de service.

Contribution de l'IRG-Rail aux travaux des colégislateurs européens

La Commission européenne a publié en juillet 2023 une proposition de règlement sur l'utilisation des capacités ferroviaires visant à renforcer les règles d'allocation des sillons et à faire évoluer la gouvernance de l'espace ferroviaire unique européen.

L'IRG-Rail a suivi avec attention, en 2025, les négociations interinstitutionnelles, dites trilogues, qui ont rassemblé le Parlement européen, le Conseil de l'Union et la Commission européenne et ont abouti en novembre 2025 à un texte commun.

L'ART s'inscrit dans un dialogue européen en formulant des propositions concrètes destinées à améliorer et simplifier le cadre de régulation de l'UE dans le ferroviaire

Alors que la régulation du transport ferroviaire est encadrée par les textes européens, l'ART a publié, en octobre 2025, le document *Pour un cadre européen de régulation des transports au service de mobilités durables*. Ses propositions à l'attention de la Commission européenne, du Parlement européen et du Conseil visent à permettre à la régulation économique de contribuer plus efficacement aux objectifs de la politique des transports, en accélérant notamment le développement du rail.

Afin de lever les freins persistants à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, renforcer la construction du marché unique et accélérer le report modal, l'ART a formulé des propositions autour de quatre axes :



- **Rendre l'action des régulateurs nationaux intervenant dans le secteur ferroviaire plus efficace**, en clarifiant les modalités de régulation tarifaire prévues par le droit européen et en leur permettant d'adapter l'intensité de la régulation aux conditions concurrentielles réelles des marchés concernés. L'ART suggère notamment d'explicitier, dans les textes, le choix des États membres en matière de régulation tarifaire entre une procédure d'homologation *ex ante* systématique préalablement à l'entrée en vigueur des tarifs et un droit de recours *ex post* offert aux entreprises ferroviaires ou candidats autorisés. Les régulateurs pourraient par ailleurs conduire des analyses régulières de la situation concurrentielle sur les marchés pertinents afin de déterminer l'opportunité et les modalités d'une régulation des conditions d'accès aux installations de service ;

► **Déployer une régulation économique incitant les gestionnaires d'infrastructures essentielles à la performance les gestionnaires d'infrastructures essentielles (réseau, gares)** en renforçant les mesures prévues par l'article 30 de la directive 2012/34/UE afin d'encourager la réduction des coûts de fourniture, la maîtrise du niveau des redevances d'accès et l'amélioration durable de la qualité de service. L'ART propose notamment de développer la publication d'indicateurs de performance et des mécanismes d'incitation financière, ainsi que de fonder plus explicitement la tarification d'accès au réseau sur les coûts d'un opérateur efficace et sur le niveau de qualité des prestations fournies, afin de limiter les inefficiences et de renforcer la légitimité économique des redevances ;

► **Renforcer l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures essentielles (réseau, gares) verticalement intégrés aux entreprises ferroviaires historiques** afin d'accroître la confiance des nouveaux entrants dans le système ferroviaire. L'ART propose d'élargir les garanties d'indépendance au-delà des seules fonctions d'allocation des capacités et de tarification, en les étendant notamment à la gestion des circulations, à la planification des travaux, à l'entretien, au renouvellement et au développement de l'infrastructure. Elle recommande également d'imposer la publication accessible des règles, processus et procédures internes garantissant cette indépendance, ainsi que leur approbation et leur contrôle réguliers par le régulateur national dans une logique de supervision continue. S'agissant des gares, ces garanties devraient également être renforcées en matière de gouvernance, de tarification de l'accès et de programmation des travaux ;



► **Garantir la cohérence des tarifs d'accès proposés par les gestionnaires d'infrastructure européens pour les services internationaux de transport ferroviaire** afin d'accompagner le développement de ces services et de renforcer l'attractivité du rail à l'échelle européenne. L'ART souligne l'absence actuelle de réelle coordination entre gestionnaires d'infrastructure pour la tarification des sillons internationaux, ce qui peut favoriser des comportements opportunistes et freiner le développement des liaisons transfrontalières. Elle propose ainsi de mettre en place un mécanisme de type « sillons terminaux », inspiré d'autres secteurs régulés, permettant l'instauration d'un guichet unique et d'une tarification coordonnée pour les services internationaux. Ce dispositif reposerait sur un système de réciprocité entre gestionnaires d'infrastructure, dans lequel le gestionnaire du pays d'origine contractualiserait avec l'entreprise ferroviaire et reverserait aux autres gestionnaires concernés les redevances correspondant aux flux traversés, favorisant ainsi une meilleure lisibilité tarifaire et une harmonisation des conditions d'accès.

Réguler les transports publics urbains en Île-de-France

A stylized, light blue illustration of a Parisian street scene. It features a prominent street lamp with a spherical globe and a decorative frame. In the background, there are multi-story buildings with windows and a balcony, and a covered walkway or bridge structure. The entire illustration is rendered in a light blue color that blends with the teal background.

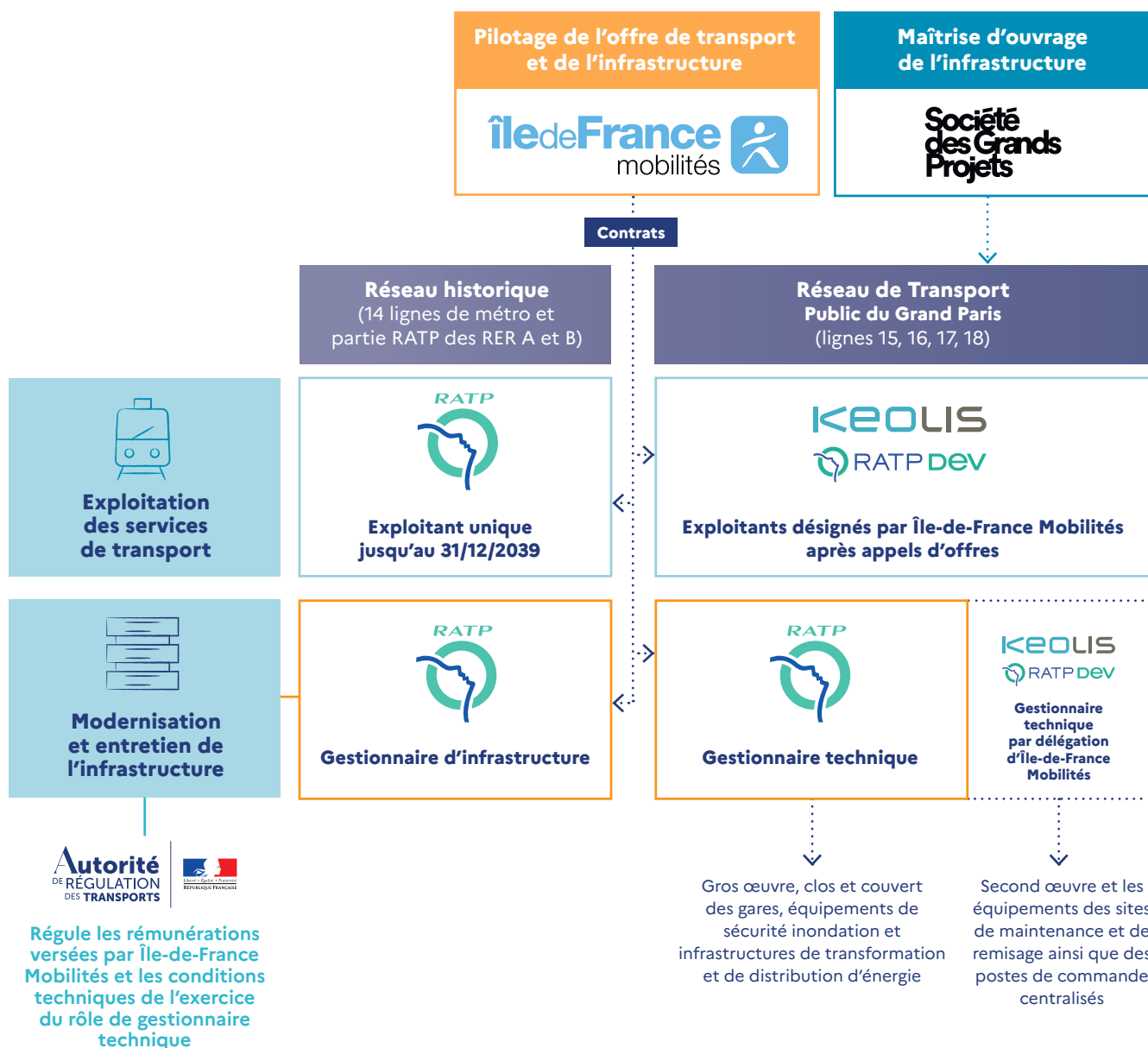


Panorama

Chargée de la régulation des activités en monopole de la RATP, qui comprennent la gestion de l'infrastructure du réseau historique du métro et du RER, la gestion technique du réseau du Grand Paris Express et la sûreté, l'ART a engagé ses premiers travaux en 2021, qu'elle a poursuivis depuis lors dans ce secteur dont la régulation est récente. En 2025, le régulateur a contribué au bon fonctionnement des réseaux franciliens dans un contexte d'ouverture à la concurrence et s'est assuré que les tarifs des prestations de sûreté fournies par la RATP soient maîtrisés.



L'intervention de l'ART dans le secteur des transports guidés en Île-de-France



Chiffres-clés pour 2025



LE RÉSEAU DES 16 LIGNES DE MÉTRO

246 Km

Longueur
du réseau

320

Nombre
de stations



LE RÉSEAU DES 2 LIGNES DE RER

(partie des lignes A et B exploitée par la RATP)

123 Km

Longueur
du réseau

64

Nombre
de gares



LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS EXPRESS

200 Km

Longueur
du réseau

68

Nombre
de gares



AVIS & DÉCISIONS

14

avis et décisions
rendues par l'ART
depuis 2021

L'action de l'ART s'inscrit dans le cadre issu de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019. Celle-ci confie au régulateur un rôle de tiers de confiance pour encadrer les activités exercées en situation de monopole sur le réseau de transport guidé en Île-de-France et préparer progressivement l'ouverture du réseau à différents opérateurs.

L'objectif est de garantir une gestion efficace, transparente et soutenable de ces infrastructures et activités monopolistiques, au bénéfice d'Île-de-France Mobilités (IdFM), des futurs opérateurs et, *in fine*, des usagers.



Contribuer au bon fonctionnement des réseaux franciliens dans un contexte d'ouverture à la concurrence

En 2025, l'ART a œuvré à la structuration des conditions de gestion technique et du cadre économique des réseaux franciliens. Elle a notamment validé le premier cadre applicable à la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express et les trajectoires de rémunération de la RATP, tout en formulant des recommandations pour renforcer la transparence, le suivi de la performance et les conditions d'une concurrence équitable.

En examinant les conditions de gestion technique du réseau du Grand Paris Express

L'ART a examiné le premier document de référence de gestion technique du Grand Paris Express. Ce document précise les modalités d'intervention de la RATP en tant que gestionnaire technique et organise ses relations avec les futurs exploitants. L'ART a jugé ce cadre globalement satisfaisant tout en formulant des recommandations pour en améliorer la précision, renforcer le suivi de la maintenance et accompagner l'extension progressive du réseau.

Le cadre institutionnel du Grand Paris Express repose sur une organisation spécifique des responsabilités. Le réseau de transport public du Grand Paris, propriété de la Société des grands projets, est confié à la RATP pour sa gestion technique, notamment la maintenance des infrastructures. La RATP se trouve ainsi dans une situation particulière : elle exerce à la fois une activité monopolistique de gestionnaire technique et une activité d'opérateur de transport dans un cadre concurrentiel. À ce titre, la RATP est susceptible de candidater, comme d'autres opérateurs, aux appels d'offres organisés par Île-de-France Mobilités pour l'exploitation des lignes.

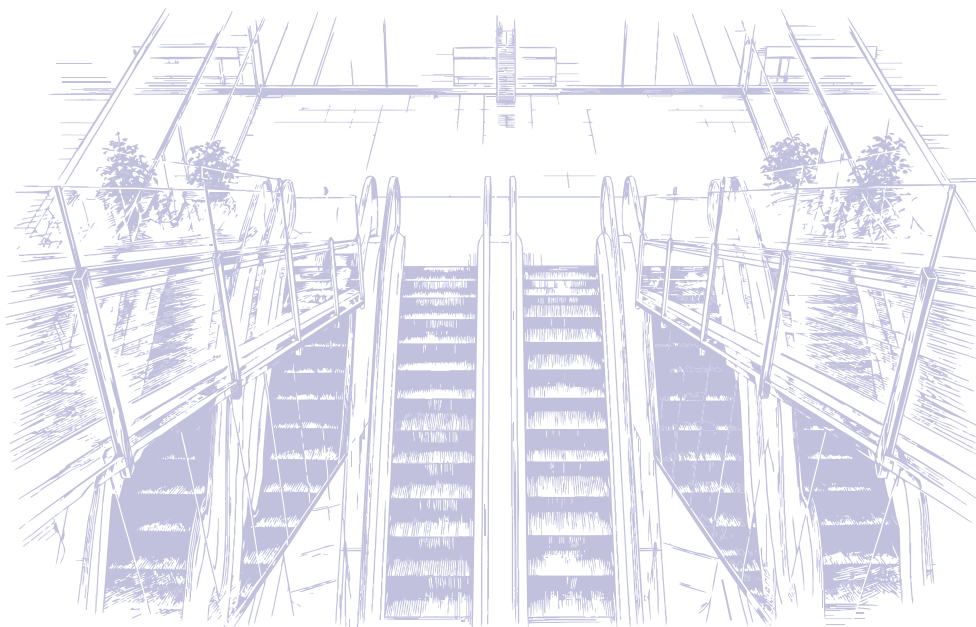
Dans son avis du 30 janvier 2025¹, l'ART a examiné le premier document de référence de gestion technique (DRGT) publié par la RATP. Ce document définit les principes et les modalités d'exercice de son activité de gestion technique du réseau du Grand Paris Express. Il précise notamment les conditions d'intervention du gestionnaire technique, en particulier en matière de maintenance préventive et corrective, ainsi que l'organisation des interfaces avec les exploitants des lignes.

Ce premier DRGT constitue une étape structurante pour encadrer les relations entre le gestionnaire technique et les exploitants. Couvrant la période du 1^{er} février 2025 au 1^{er} février 2026, ce document décrit les règles applicables afin de garantir un traitement équitable et non discriminatoire des opérateurs. Il s'inscrit dans une démarche progressive, alors que le périmètre actuellement concerné reste limité à trois gares (Aéroport d'Orly, Saint-Denis Pleyel et Villejuif – Institut Gustave Roussy), appelées à s'inscrire à terme dans un réseau beaucoup plus étendu, avec les premières mises en service de lignes qui devraient intervenir à compter de la fin de l'année 2026.

L'ART a considéré que ce premier document répondait globalement aux exigences du cadre réglementaire, tout en appelant à son **approfondissement**. Elle a souligné que le DRGT avait vocation à être enrichi au fur et à mesure de l'extension du réseau et de l'intensification des interactions avec les exploitants. Dans cette perspective, l'ART a formulé plusieurs recommandations visant à renforcer la précision et l'opérationnalité du document.

Une attention particulière a été portée à la mise en place d'outils de suivi et de transparence des activités de maintenance. L'ART a notamment recommandé d'introduire des indicateurs permettant de suivre les interventions réalisées par la RATP, afin d'améliorer la visibilité pour les opérateurs et de garantir le respect des principes d'équité et de non-discrimination.

L'ART contribue ainsi à accompagner la mise en service progressive du Grand Paris Express, en veillant à la mise en place de règles garantissant des conditions d'exploitation équitables pour l'ensemble des opérateurs.



¹ Avis n° 2025-001 du 16 janvier 2025 relatif au document de référence de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris Express (DRGT) pour l'année 2025

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que le PGIC de la RATP ?

Dans le cadre de sa mission de gestion technique du Grand Paris Express, le code des transports prévoit que la RATP mette en place, à destination de son personnel, un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC).

Ce plan concerne les informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique détenues par ses services, dont la divulgation pourrait porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination.

Le PGIC est soumis à l'avis conforme de l'ART. Il précise la nature des informations concernées, les conditions de leur communication et de leur utilisation, ainsi que le dispositif de contrôle que la RATP met en œuvre pour en assurer le respect.

En approuvant la rémunération de la RATP au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure

En 2025, l'ART a validé les modifications de la rémunération de la RATP pour son activité de gestion de l'infrastructure du réseau historique du métro et du RER pour la période 2021-2024 ainsi que la rémunération de cette activité pour la période 2025-2029. Elle a également formulé des recommandations pour renforcer la transparence et le suivi de la performance.

La régulation de la rémunération du gestionnaire d'infrastructure est essentielle pour assurer un fonctionnement efficace et équilibré des réseaux franciliens. La RATP exerce en monopole cette activité sur le réseau métropolitain historique et sur certains tronçons du RER (réseau dit « historique »). Concrètement, elle est responsable de l'entretien, du renouvellement, de la sécurité et de la disponibilité du réseau (voies, stations, équipements, signalisation, etc.), afin de garantir la circulation des trains et la continuité du service pour les voyageurs.

Au titre de cette activité, la RATP perçoit une rémunération versée par Île-de-France Mobilités (IdFM) dans le cadre de conventions pluriannuelles, soumise à l'avis conforme de l'ART. À travers ses avis n° 2025-051 du 3 juin 2025 et n° 2025-099 du 18 décembre 2025, l'ART a examiné, d'une part, les modifications apportées par voie d'avenant à la rémunération sur la période 2021-2024, d'autre part, la définition de la nouvelle trajectoire de rémunération pour la période 2025-2029.

En premier lieu, l'examen des avenants à la convention 2021-2024 a permis de vérifier la cohérence des ajustements apportés à la rémunération du gestionnaire d'infrastructure. Saisie de douze avenants, l'ART a analysé les évolutions intervenues tant sur le périmètre d'activité que sur les modalités de calcul de la rémunération. Ces ajustements résultaient notamment des adaptations de l'offre de transport, incluant les prolongements de lignes de métro (lignes 4, 11, 12 et 14), ainsi que de modifications des paramètres économiques, tels que l'indexation des charges ou les mécanismes

de partage du résultat. L'impact financier cumulé de ces évolutions, représentant une augmentation limitée de 2,1 % de la rémunération initiale, a été jugé globalement cohérent avec les évolutions constatées.

L'ART a validé ces modifications tout en appelant à renforcer la transparence et la structuration des mécanismes contractuels. Dans son avis du 3 juin 2025, elle a notamment recommandé de mieux isoler les mécanismes de partage de la performance entre les différentes activités de la RATP, afin d'assurer une lecture plus claire des incitations économiques. Elle a également souligné l'intérêt d'introduire des clauses de revoyure permettant d'ajuster la rémunération en cas d'évolution significative du profil de risque du gestionnaire d'infrastructure. Enfin, elle a insisté sur la nécessité de mieux documenter l'impact des avenants, afin d'en améliorer la traçabilité.

En second lieu, l'ART a validé la trajectoire de rémunération de la RATP pour la période 2025-2029. D'un montant d'environ cinq milliards d'euros sur cinq ans, cette rémunération finance à la fois le fonctionnement quotidien du réseau et un programme d'investissements de près d'un milliard d'euros par an pour moderniser, sécuriser et adapter le métro et le RER. Cette trajectoire prévoit notamment une baisse des charges d'exploitation d'environ 5 % en euros constants sur la période et un objectif de gains de productivité de 1,2 % par an, tandis que la rémunération liée aux actifs progresse pour accompagner l'effort d'investissement (+ 25 % en moyenne annuelle sur la durée de la convention).

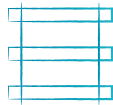
Au-delà de la validation de la trajectoire de rémunération, l'ART a souligné que la période 2025-2029 doit constituer une opportunité pour renforcer durablement le pilotage de la gestion du réseau historique du métro et du RER. Elle a ainsi appelé la RATP et IdFM à mieux anticiper les prochaines étapes et à préparer, dès maintenant, un cadre plus lisible et plus robuste pour la convention pluriannuelle suivante. Dans cette perspective, elle a salué l'engagement pris par les parties d'élaborer, d'ici juin 2026, une feuille de route en vue de la mise en place d'une convention spécifique au gestionnaire d'infrastructure à partir de 2030, reposant sur des outils de gestion plus précis et plus transparents.

L'ART a également insisté sur la nécessité de renforcer le suivi de la performance et de la qualité de service de l'infrastructure. Elle a demandé que la RATP fournisse une information plus complète et plus fiable, tant sur le plan financier que technique, et qu'elle se dote d'indicateurs plus clairs pour mesurer la performance de l'infrastructure. Ces outils devront permettre, à terme, d'introduire des mécanismes d'incitation financière afin de mieux relier la rémunération du gestionnaire d'infrastructure aux résultats obtenus pour le fonctionnement du métro et du RER, au bénéfice des voyageurs.



Quel est le rôle de l'ART dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France ?

L'ART assure la régulation des activités exercées en monopole par la 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 dans les réseaux souterrains, assurées par le service interne de sécurité de la RATP

Dans ce cadre, l'ART approuve la rémunération de la RATP pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure ou de gestionnaire technique du réseau de transport public urbain en Île-de-France, ainsi que les tarifs des prestations de sûreté.

À cette fin, elle approuve également les règles de 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). Ces règles permettent en effet d'établir les états comptables séparés qui servent de support à la justification des rémunérations ou tarifs proposés par la RATP.

S'agissant du réseau de transport public du Grand Paris, elle rend un avis sur les conditions de gestion technique du réseau du Grand Paris Express et approuve le plan de gestion des informations confidentielles (cf. focus *supra*).

Elle peut être amenée à régler certains différends entre acteurs du système de transport francilien, dans le cadre des compétences qui lui sont confiées par le code des transports. Elle peut notamment être saisie de litiges relatifs aux conditions d'accès aux infrastructures du Grand Paris Express entre la RATP, en tant que gestionnaire technique, et les exploitants, ainsi que de différends spécifiques entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs relatifs au transfert de salariés lors du changement d'exploitant de certains services de transport public par autobus ou autocar.

Maîtriser les tarifs des prestations de sûreté fournies par la RATP

En 2025, l'ART a validé, à la suite d'un premier avis défavorable, la tarification 2024 des prestations de sûreté de la RATP, tout en exigeant des ajustements, un renforcement des justifications économiques et une trajectoire d'évolution vers les coûts d'un opérateur efficace.

L'ART est chargée de veiller à encadrer la tarification des prestations de sûreté afin de garantir des niveaux de tarifs justifiés et orientés vers les coûts. Dans son avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025, elle a examiné le second projet de tarification des prestations fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour l'année 2024, dans un contexte marqué par l'entrée récente de ces activités dans le champ de la régulation.

Ce second projet a été présenté à la suite d'un premier avis défavorable rendu en 2024², motivé notamment par l'insuffisance des justifications relatives à l'évolution des charges et à la prise en compte de temps improductifs supplémentaires. À la suite de cet avis, la RATP a transmis une nouvelle proposition tarifaire, accompagnée d'éléments complémentaires permettant d'améliorer la compréhension et la documentation du dispositif.

L'ART a globalement accepté la tarification proposée, tout en maintenant un niveau d'exigence élevé sur sa justification. Elle a considéré que les informations fournies permettaient désormais

d'apprécier de manière plus robuste les évolutions tarifaires, à l'exception de la prestation de recueil social, pour laquelle les hypothèses retenues, notamment en matière de temps improductifs, n'étaient pas suffisamment étayées et ont conduit à demander un ajustement du tarif.

L'ART a également encadré les conditions d'évolution future de la tarification. Elle a demandé à la RATP de s'engager dans un programme de travail visant à orienter progressivement ses tarifs vers les coûts d'un opérateur efficace, et à respecter un calendrier de saisine permettant un examen des tarifs en amont de leur entrée en vigueur.

L'ART a porté une attention particulière à l'amélioration de la visibilité pluriannuelle des tarifs. Dans cette perspective, elle a demandé à la RATP de fournir, pour les prochaines échéances, des trajectoires tarifaires indicatives intégrant explicitement la notion d'efficacité, afin de permettre aux acteurs d'anticiper l'évolution des coûts sur plusieurs années.



Par son intervention, l'ART contribue à structurer un cadre tarifaire plus robuste et plus prévisible pour les prestations de sûreté. Elle veille à ce que les tarifs reflètent des coûts justifiés, tout en incitant l'opérateur à améliorer son efficacité et en garantissant des conditions d'accès équitables pour les utilisateurs de ces services essentiels.

² Avis n° 2024-055 du 23 juillet 2024 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024

La parole à...

**Valérie
PÉCRESSÉ**

**Présidente de la
Région Île-de-France
et Présidente
d'Île-de-France Mobilités**



La loi a engagé l'ouverture à la concurrence progressive des transports publics en Île-de-France, déjà effective pour les réseaux de bus, de franciliens et du Grand Paris Express. Quels bénéfices attendez-vous de cette ouverture à la concurrence, tant pour les usagers que pour l'organisation du système de transport ?

Nous avons fait de l'obligation d'ouvrir les transports à la concurrence une opportunité majeure pour améliorer le service rendu aux voyageurs et renforcer le pilotage des contrats. Elle permet des incitations plus fortes (multiplication par 10 des bonus-malus, remboursement des abonnements en cas de service non-réalisé), une meilleure objectivation des coûts, davantage d'exigence de performance et de suivi de l'exécution, et plus d'innovation (portée par la diversité des opérateurs).

Cette dynamique est en train de transformer les pratiques des acteurs, nous permettant d'atteindre un niveau de qualité de service que les autres pays nous envie (et nous continuons de la faire progresser). Sur nos réseaux de bus, les nouveaux contrats ont permis d'améliorer la régularité d'un point en moyenne chaque année, plus de transparence vis-à-vis des voyageurs et des résultats probants : trois fois moins de courses supprimées.

Ces contrats permettent également d'uniformiser et améliorer la coordination par l'autorité organisatrice de l'ensemble des services aux voyageurs (marque unique pour un réseau de transport unique, accessibilité, billettique, sûreté).

Vous présidez Île-de-France Mobilités, qui est amené à répondre à des enjeux spécifiques dans les transports, compte tenu de la densité du réseau francilien, du nombre d'usagers concernés et du contexte d'ouverture progressive à la concurrence. Comment entendez-vous concilier les enjeux de développement de l'offre, d'amélioration de la qualité de service et de soutenabilité financière ?

En 2015, je me suis fixé un défi majeur : réinventer un réseau conçu au X^e siècle afin de préparer la mobilité du XXI^e siècle. Nous avons dû engager 50 Md€ pour rattraper des années de sous-investissements et bâtir aujourd'hui l'un des plus grands réseaux de transport écologique au monde, au service de tous les Franciliens, quels que soient leurs territoires. Ce choix s'est accompagné de décisions politiques difficiles, en mobilisant équitablement les financeurs : usagers, entreprises, touristes et collectivités, car ce progrès bénéficie à tous.

Nous avons profondément transformé le réseau : 1 600 trains rénovés ou achetés, 5 fois plus de gares accessibles, +20 % d'offre bus, bientôt 100 lignes de cars express et 300 km de nouvelles lignes ferroviaires et 750 km d'itinéraires cyclables d'ici 2030, et le téléphérique urbain le plus long d'Europe.

Pour garantir notre équilibre financier, nous sommes toujours plus exigeants sur l'efficacité de chaque euro dépensé. Nos contrats comportent également une charte des exigences sociales et environnementales unique en Europe, qui garantit les droits des salariés et compte pour 20 % de la note globale. Des contrats plus responsabilisants, plus transparents et des partenaires engagés sont des facteurs clés de ce succès.

Alors que l'ouverture à la concurrence dans les transports publics en Île-de-France a vocation à se poursuivre et s'étendre, quel regard portez-vous sur le rôle du régulateur ? Celui-ci devrait-il évoluer selon vous ?


L'ouverture à la concurrence ne sera efficace que si elle repose sur des règles équitables. Nous avons devant nous une montagne d'appels d'offre à

venir, et nous partons avec une bonne réputation (l'entreprise italienne ATM a obtenu un de nos lots d'une trentaine de lignes de bus dans Paris). De nombreux facteurs peuvent influencer la capacité de nouveaux entrants à se positionner : comment déterminer ce qui relève de données incomplètes ou du « savoir-faire » de l'opérateur en place (et à qui relève la charge de la preuve), ou encore comment assurer la réversibilité des systèmes informatiques. D'autres éléments sont cruciaux pour l'autorité organisatrice, comme le coût transfert des actifs (foncier d'ateliers de maintenance), ou le détournement des coûts de structure qui peuvent atteindre jusqu'à 30 % des dépenses initiales (dont les frais de siège).

C'est pourquoi je défends une ouverture à la concurrence organisée, régulée et opérationnelle. Le régulateur est déjà aujourd'hui un allié précieux pour garantir l'équité des candidats et clarifier les interfaces (au niveau des gares ou de la sûreté), et je remercie les équipes de l'ART pour leur mobilisation. Il pourra également nous appuyer pour corriger les déséquilibres, objectiver certains coûts et lorsque c'est nécessaire, faire évoluer le cadre réglementaire. Aux côtés de l'autorité organisatrice qui restera le prescripteur, le régulateur doit également veiller à rester proche des réalités opérationnelles et adopter une vision tournée vers le voyageur (enjeu particulièrement présent sur la billetterie).



Réguler et contrôler les concessions autoroutières

A blue-toned illustration of a highway scene. In the foreground, a dark-colored sedan is driving on the road. Behind it, a large white semi-truck is also driving. The background shows a landscape with trees and a cloudy sky. The entire illustration is rendered in a sketch-like style with fine lines and shading.



Panorama

Depuis l'extension de ses compétences au secteur autoroutier le 1^{er} février 2016, l'ART veille au bon fonctionnement du régime de péages autoroutiers et contrôle les marchés ainsi que les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elle contribue également à contenir les montants acquittés par les usagers des autoroutes, tant pour l'accès à l'infrastructure que pour l'approvisionnement en carburant sur les aires de service.

HISTORIQUE DU SECTEUR AUTOROUTIER CONCÉDÉ

1955



Création d'un cadre pour des concessions d'autoroutes publiques

1970



Possibilité de créer des concessions à capitaux privés

1999 - 2000



Obligation de mise en concurrence pour les nouvelles sections

2006



Privatisation des principales sociétés concessionnaires historiques

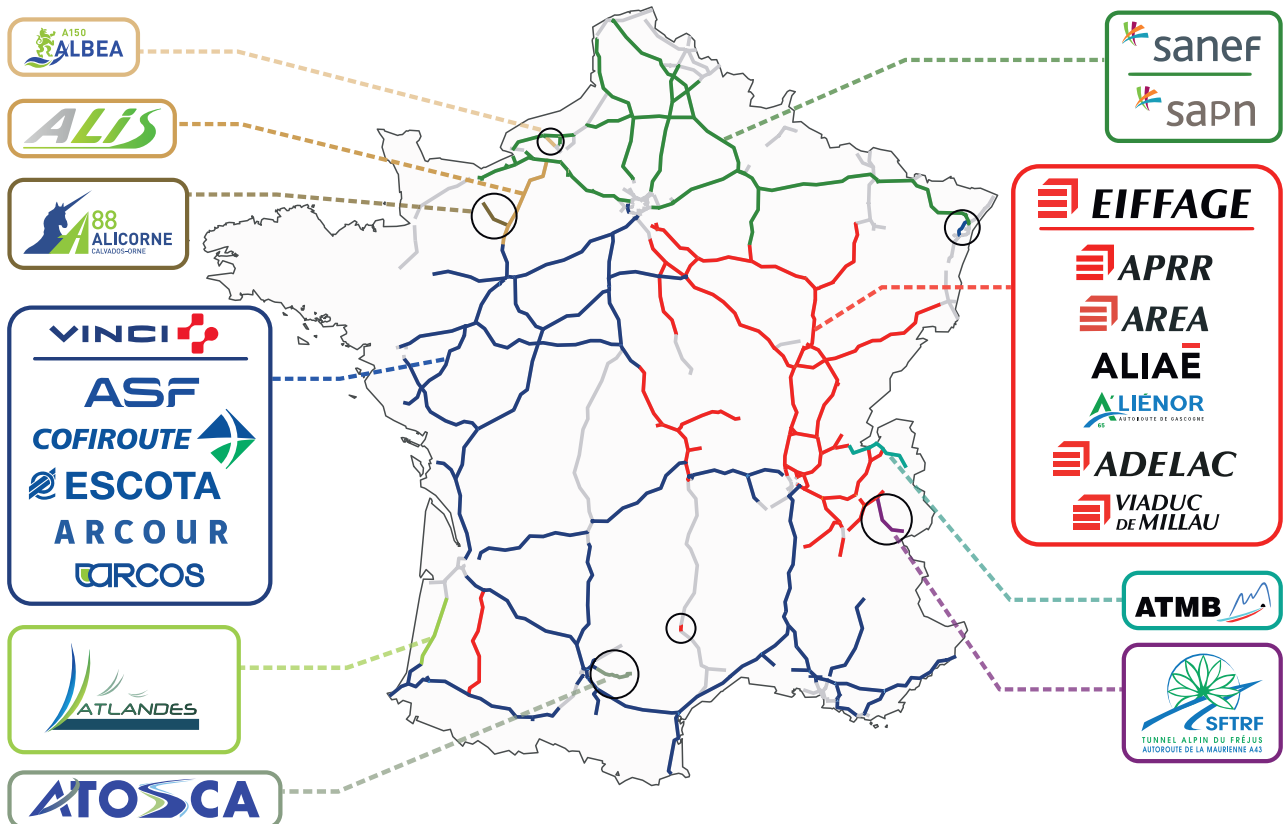
2016



Prise de compétence de l'ART sur le secteur autoroutier concédé

Dimensionnement du réseau autoroutier concédé

RÉSEAU CONCÉDÉ RÉPARTI PAR SOCIÉTÉ (2025)



Chiffres-clés pour 2024¹



20
sociétés
concessionnaires



+ de 9 100 Km
d'autoroutes concédées dans le
périmètre de compétence de l'ART

21
contrats
de concession

+ de 360
aires de services avec
distribution de carburant

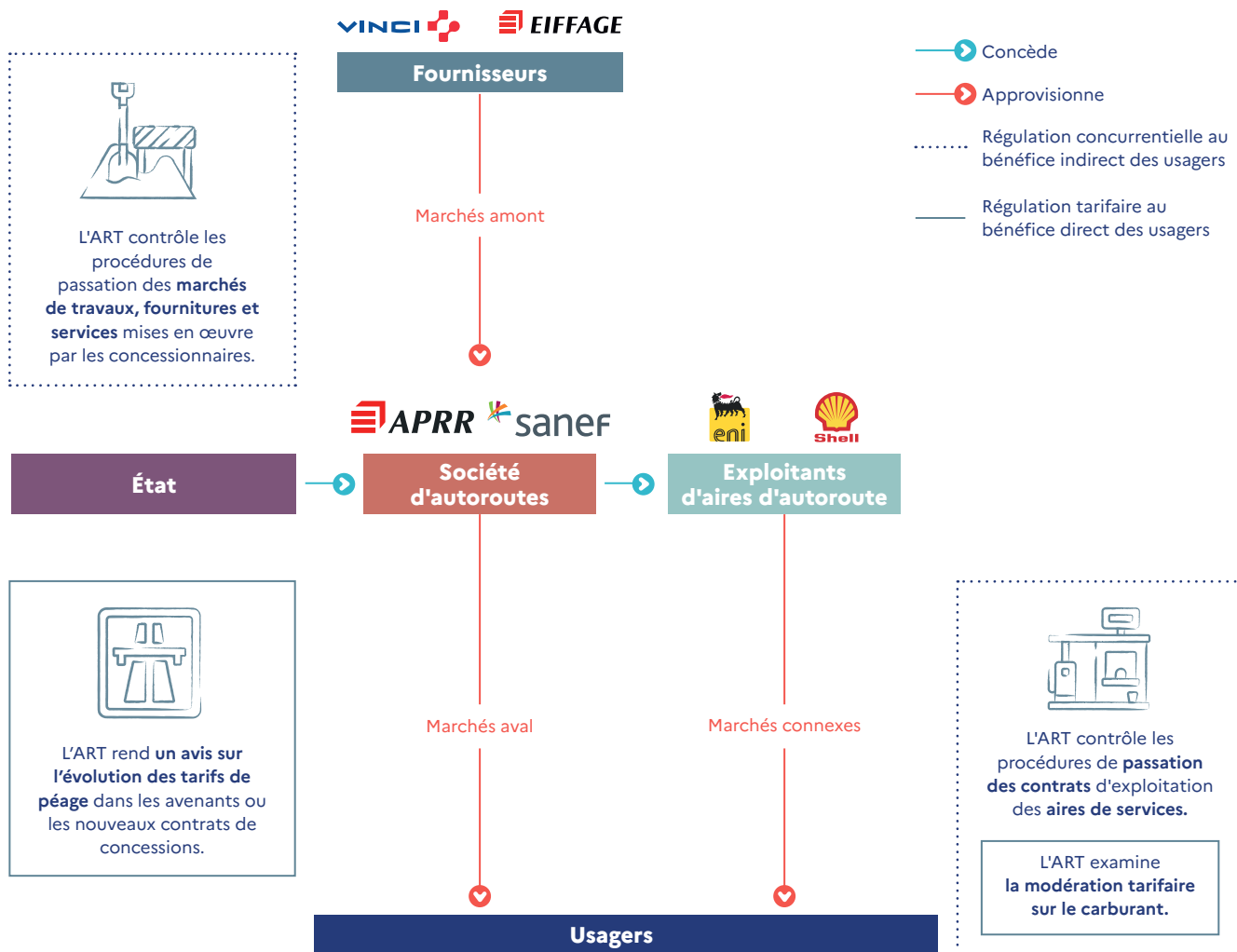
3
grands groupes

630
aires de repos



¹ Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Une intervention de l'ART à différentes étapes dans le secteur autoroutier



Chiffres-clés pour 2024²

Trafic de
100,7 Md
de véhicules.km

dont

85,7
pour les véhicules légers

et

15
pour les poids lourds



12,8 Md €
de chiffre
d'affaires HT



71,3 %
de marge d'EBITDA



24 Md €
d'endettement net



9,27 Cts € HT
de péage en moyenne
par kilomètre pour
les véhicules de classe 1

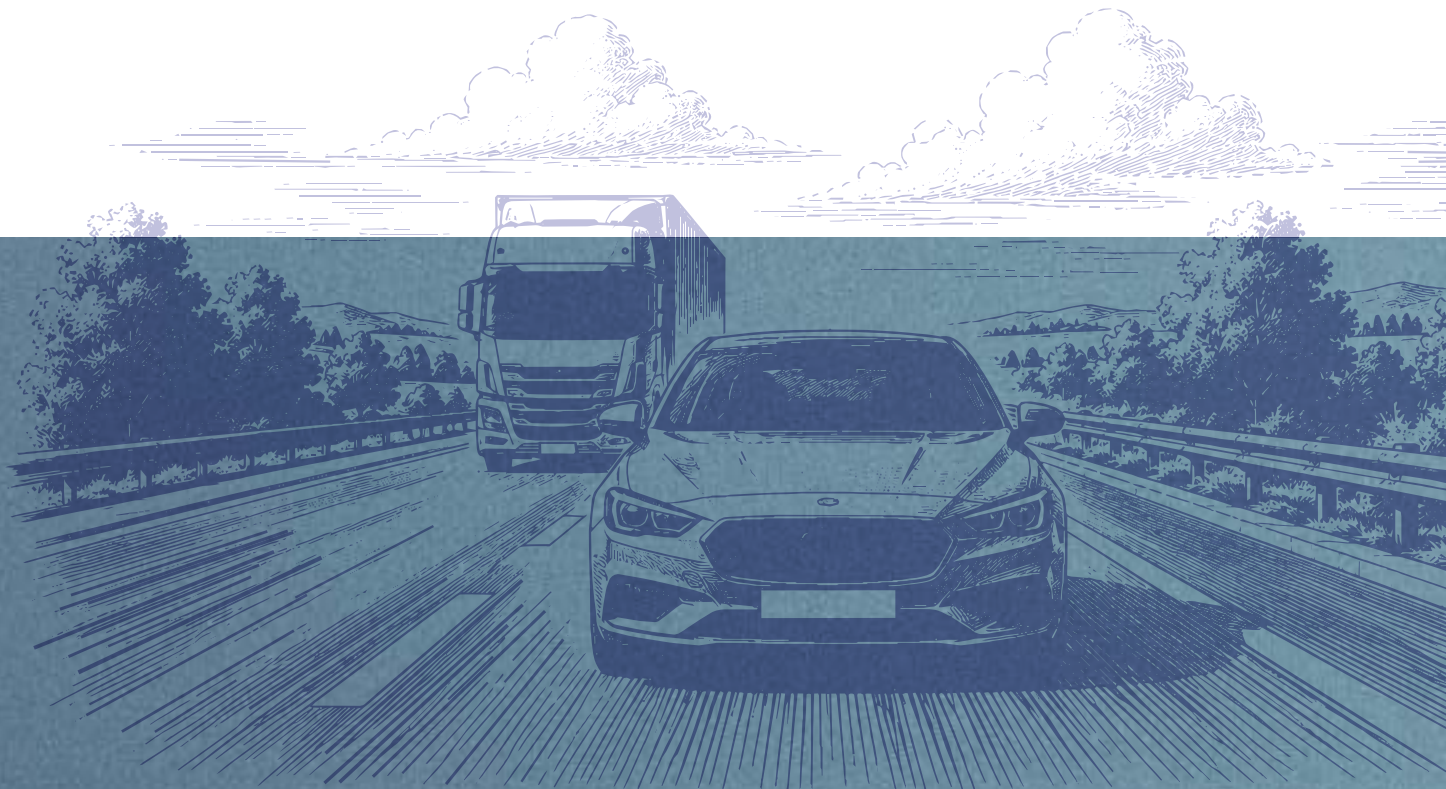


97 %
des recettes
provenant du péage

1,3 Md €
d'investissements réalisés

4,4 Md €
de dividendes versés

² Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



L'ART met son expertise au service d'une plus grande transparence du secteur autoroutier et d'un meilleur équilibre des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires.

En 2025, elle a accompagné la négociation de quatre avenants à des contrats de concession d'autoroutes, portant sur plus d'un demi-milliard d'euros d'investissements. Son action a permis de générer 50 millions d'euros d'économies pour les usagers. Elle veille également à une sélection plus exigeante des investissements, afin de garantir un usage optimal des ressources issues du péage.

Le régulateur a par ailleurs contribué à renforcer la concurrence pour la passation des marchés des sociétés d'autoroutes, dans l'intérêt des usagers.

Il a notamment impulsé des modifications réglementaires visant à modérer le prix de la recharge électrique, qui devraient conduire, à terme, à une baisse de cinq centimes du kWh. Il a également travaillé avec le concédant à la refonte du contrôle des marchés, afin de mieux le cibler et d'en faciliter l'accès aux petites et moyennes entreprises.

Enfin, l'ART participe activement aux réflexions sur l'échéance des concessions historiques. En 2025, elle a notamment contribué aux réflexions d'Ambition France Transports s'agissant des enjeux de tarification du réseau autoroutier et de son encadrement. Ses travaux visent à structurer la définition d'un modèle concessif rénové, conciliant respect des intérêts des usagers et attractivité pour l'investissement.

Maîtriser le prix des déplacements sur le réseau autoroutier

L'action de l'ART contribue directement à modérer la hausse des péages autoroutiers et, plus généralement, les dépenses des usagers sur l'autoroute. En 2025, elle a analysé quatre projets d'avenants portant sur plus de 500 millions d'euros d'investissements, comprenant d'importantes refontes des grilles tarifaires. Elle a contrôlé, au bénéfice des usagers, la remise en concurrence de l'exploitation de 38 aires de service et de 407 marchés de travaux. Enfin, dans le cadre du suivi financier des concessions, elle a recensé les avantages financiers dus par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), afin de permettre au concédant de faire valoir les droits des usagers.

En veillant au juste prix des péages, grâce aux quatre avis rendus sur les projets d'avenants aux contrats de concession

En 2025, l'ART a été consultée sur quatre projets d'avenant à des contrats de concession d'autoroutes prévoyant la réalisation d'investissements supplémentaires en contrepartie de hausses de péage. Ses avis ont permis au concédant de renégocier à la baisse les hausses de péage envisagées, à hauteur de 50 millions d'euros.

L'avenant au contrat d'ATMB : remettre en péage une section pour mieux répartir la charge de l'autoroute entre les usagers

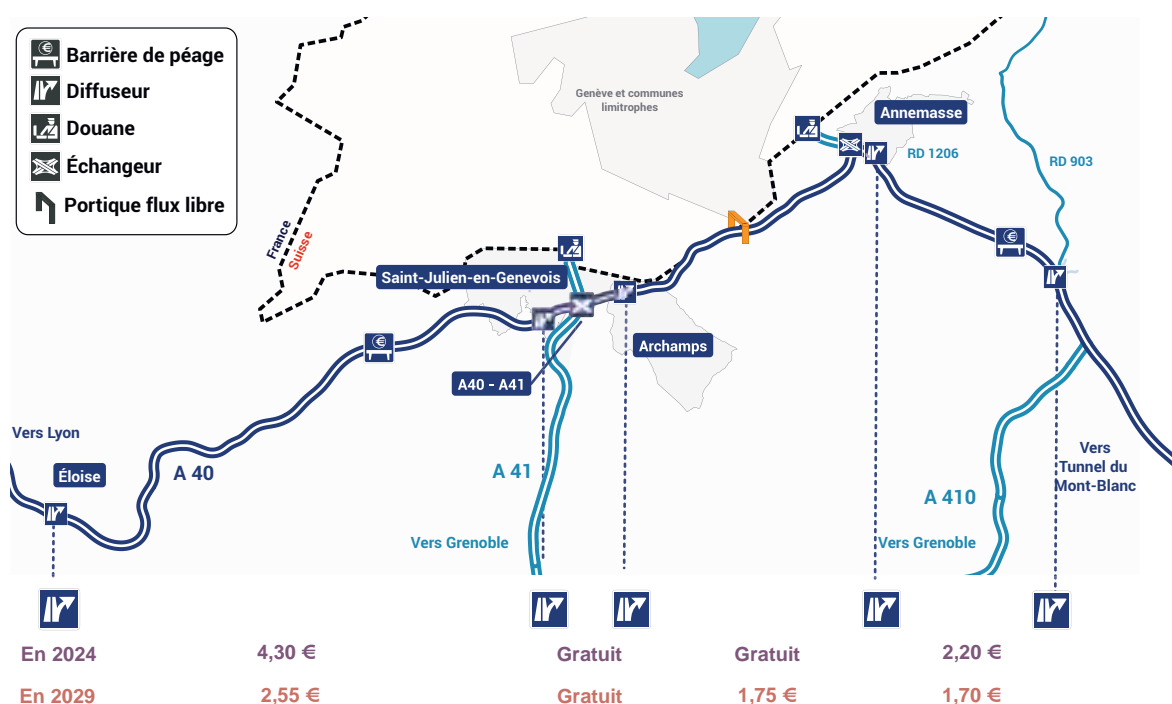
Le premier projet d'avenant porte sur le contrat de concession d'ATMB et poursuit deux objectifs :

- D'une part, il vise à mieux répartir les charges de la concession entre les usagers en lissant le péage. À ce titre, il prévoit la remise en péage, en 2029, de la section Annemasse–Saint-Julien-en-Genevois, gratuite depuis 1991, avec

l'installation d'un péage en flux libre. En contrepartie, les tarifs sont abaissés sur les sections voisines.

- D'autre part, l'avenant prévoit la réalisation de 75 millions d'euros d'investissements, notamment l'aménagement d'un nœud routier, la création d'une voie réservée au covoiturage et la pose de trois murs antibruit.

LE PRINCIPAL OBJET DE L'AVENANT : LISSER LES PÉAGES SUR L'AUTOROUTE A40 AU DROIT D'ANNEMASSE



L'analyse de ce projet a conduit à deux conclusions.

Première conclusion : l'avenant améliore la grille tarifaire d'ATMB au regard de l'égalité des usagers devant les charges du service public.

L'autoroute présente aujourd'hui des sections dont le péage kilométrique figure parmi les plus élevés de France, tandis que d'autres restent gratuites. Le lissage des péages entre l'ensemble des usagers permet ainsi de rendre la structure tarifaire plus équitable.

Deuxième conclusion : pour être équilibré économiquement, l'avenant doit être corrigé.

D'une part, les hypothèses de trafic étaient excessivement pessimistes, si bien que le concessionnaire pourrait dans les faits bénéficier de la remise en péage. D'autre part, le mécanisme de pénalités en cas de fraude pourrait générer des gains importants pour le concessionnaire.

Au regard de ces éléments, l'État-concédant s'est appuyé sur les analyses de l'ART pour réviser à la baisse les péages, ce qui a permis de générer plus de 20 millions d'euros d'économie, au bénéfice des usagers.

Recommandation	Prise en compte dans l'avenant final	Montant de péage économisé pour l'utilisateur (en M€ 2026)
Recommandation 1 Actualiser le péage en considérant des hypothèses de trafic plus réalistes	Les hypothèses de croissance de trafic ont été baissées	11 M€
Recommandation 2 Actualiser le péage en tenant compte des éventuelles recettes liées au recouvrement de la fraude	Les hypothèses relatives au niveau de la fraude ont été revues dans un sens plus favorable aux usagers	11 M€

Les avenants aux contrats de Cofiroute et Escota : conduire des investissements pour adapter la route aux nouveaux usages

Les avenants aux contrats de Cofiroute et d'Escota visent à intégrer de nouveaux investissements destinés à adapter l'autoroute à l'évolution des usages et des mobilités. Ils portent respectivement sur 362 millions d'euros et 70 millions d'euros d'investissements, financés par des hausses de péage, la mobilisation d'avantages financiers et des apports de concours publics. Ensemble, ils prévoient 15 pôles d'échanges multimodaux, 25 parkings de covoiturage, 4 voies réservées aux transports collectifs, ainsi que des aménagements liés au déploiement des installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE). L'avenant au contrat de Cofiroute comprend également l'élargissement de l'A10 entre le Futuroscope et Poitiers-Nord, la création de 6 parkings sécurisés pour poids lourds et plusieurs opérations d'aménagement de diffuseurs.

PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DANS L'AVENANT AU CONTRAT D'ESCOTA



Trois recommandations ressortent de l'analyse menée par l'ART sur les deux projets d'avenant.

Recommandation 1 - La compensation financière du concessionnaire doit être revue à la baisse.

Dans les deux dossiers, la hausse de péage initialement prévue était trop élevée au regard des coûts à couvrir. Elle dépassait de 32 millions d'euros le niveau justifié pour Cofiroute et de 10 millions d'euros pour Escota, soit un total de 42 millions d'euros.

Recommandation 2 - Les clauses contractuelles devraient être renforcées.

L'ART a recommandé de mieux encadrer les obligations du concessionnaire et les conditions d'achèvement des travaux. Dans le dossier Cofiroute, elle a également recommandé de préserver les moyens d'action du concédant pour garantir la remise en bon état de l'infrastructure en fin de concession.

Recommandation 3 - Certains investissements ne devraient pas être financés par le péage.

En effet, toutes les opérations envisagées ne relèvent pas du service autoroutier, comme certains pôles d'échanges multimodaux situés en dehors du domaine public autoroutier. De même, les investissements liés aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)

ne devraient être financés par le péage qu'en l'absence de modèle économique permettant leur prise en charge par les usagers directs.

À la suite des avis rendus par l'ART, la compensation du concessionnaire a été ajustée à la baisse dans l'avenant au contrat de Cofiroute, générant une économie de près de 30 millions d'euros pour les usagers. La signature de l'avenant au contrat d'Escota a, quant à elle, été reportée de façon à poursuivre les échanges entre l'ART, la DGITM et la société, notamment sur l'estimation du coût de certains investissements.



RECOMMANDATIONS ET LEURS PRISES EN COMPTE PAR LE CONCÉDANT

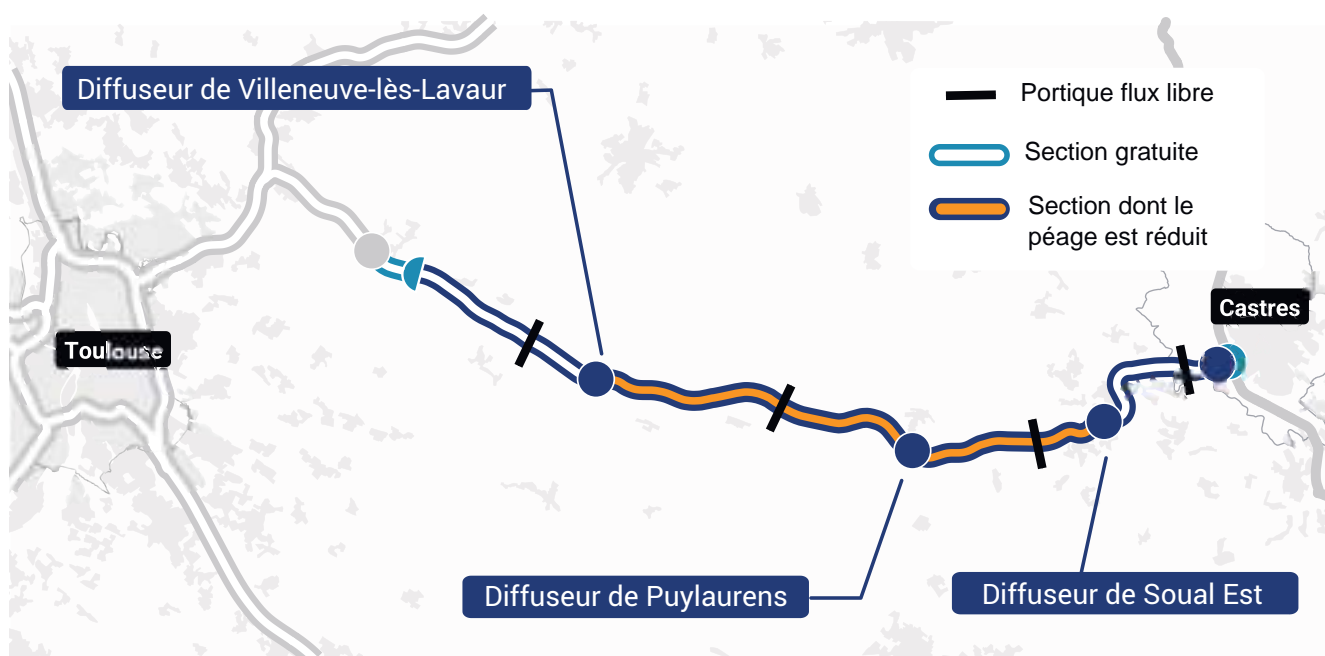
Recommandation	Prise en compte dans l'avenant Cofiroute	Montant de péage économisé pour l'usager (en M€ 2026)
Recommandation 1 Revoir la compensation du concessionnaire à la baisse	Certains paramètres financiers ont été optimisés et le coût de deux aménagements a été abaissé	18 M€
Recommandation 2 Renforcer les clauses contractuelles, notamment s'agissant du bon état de fin de concession	Le « quitus » sur les travaux de remise en état a été retiré : ainsi, l'état de l'infrastructure pourra être contrôlé en fin de concession et, le cas échéant, faire l'objet de demandes complémentaires	Potentiellement plusieurs dizaines de M€
Recommandation 3 Ne pas financer certains investissements par le péage, en particulier les IRVE	Une partie des aménagements des IRVE sera financée directement par le prix de la recharge	10 M€

Le premier avenant au contrat d'Atosca : réduire les péages pour favoriser l'acceptabilité du projet

Le quatrième projet concerne la concession d'Atosca et vise à baisser le péage sur deux sections de la future A69. Concrètement, le péage au niveau des déviations de Soual et de Puylaurens serait diminué de 33 % pendant dix ans, en contrepartie d'une subvention de 41 millions d'euros destinée à compenser le manque à gagner

du concessionnaire. Le projet prévoit également une évolution de l'abonnement « usagers fréquents », avec l'introduction d'une modulation en fonction du poids du véhicule : les voitures les plus lourdes bénéficieraient de réductions plus faibles car elles créent des dommages à la route.

LES DEUX SECTIONS DONT LE PÉAGE SERAIT RÉDUIT PAR LE PROJET D'AVENANT



L'analyse menée par l'ART vise à vérifier que l'avenant est financièrement équilibré, c'est-à-dire que la subvention compense bien la baisse de péage. Deux conclusions en ressortent.

1. Le montant de la subvention est correctement estimé, même si certaines hypothèses de calcul sont conservatrices. La subvention est calculée en estimant les pertes de péages sur la durée de la concession, en tenant compte notamment des hausses des trafics générés par une baisse de tarif.

2. Les modalités de l'abonnement « usagers fréquents » posent question. Si le principe retenu est pertinent – le poids du véhicule constitue un critère objectif reflétant son impact sur l'infrastructure –, son application limitée à cet abonnement en réduit la lisibilité. Elle pourrait créer une différence de traitement difficilement justifiable entre usagers, au regard du principe d'égalité devant le service public.

En contrôlant la passation des contrats de sous-concession pour les aires de service et en contribuant à modérer le prix des carburants

En 2025, l'ART a poursuivi le contrôle des procédures de passation des contrats de sous-concession et a contribué à l'évolution de l'encadrement des redevances perçues par les concessionnaires, afin de mieux maîtriser, dans la durée, les coûts de la recharge électrique.

Les aires de service constituent une composante essentielle du service public autoroutier. Le réseau autoroutier français concédé en compte plus de 360, sur lesquelles sont proposés des services de distribution de carburant, de restauration ainsi que des boutiques et des hôtels. Ces activités sont principalement confiées à des tiers dans le cadre de contrats dits de « sous-concession ».

Depuis 2016, le législateur a confié à l'ART une mission de contrôle de la passation des contrats de sous-concession pour les aires de service. À ce titre, elle veille à ce que ces contrats, qui encadrent notamment la vente de carburant, la restauration et les services de recharge de véhicules électriques (IRVE), fassent l'objet d'une mise en concurrence ouverte et non discriminatoire. Ce cadre concurrentiel est en effet la manière la plus efficace d'assurer une offre de qualité à un prix raisonnable pour les usagers.

En 2025, l'ART a rendu 21 avis portant sur des procédures de mise en concurrence concernant 38 aires. Parmi eux, deux avis, relatifs à cinq aires de repos, portaient exclusivement sur le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques. Les 19 autres avis portaient sur des contrats de sous-concession globaux couvrant 33 aires de service, incluant également la distribution de carburant, ainsi que les activités de boutique et de restauration. Pour quatre procédures, l'ART a rendu un avis défavorable, estimant que les

critères de sélection des offres accordaient peu de poids aux engagements des soumissionnaires en matière de prix de la recharge électrique. L'ART a ainsi jugé que le concessionnaire ne tenait pas suffisamment compte des intérêts des usagers dans le choix de l'exploitant.

L'action de l'ART a directement contribué à faire baisser les prix du carburant payé par les usagers.

Sur les aires ayant donné lieu à une saisine pour les carburants, les contrôles de l'ART ont permis de générer une économie de plus de 7 c€/L. Compte tenu des volumes de ventes de ces aires de service (120 millions de litres par an), cela se traduira par une économie de plus de 8 M€ pour les usagers dès 2026, et de près de 70 M€ d'ici l'échéance des contrats de sous-concession.

Par ailleurs, l'ART a contribué à la reprise du dispositif d'encadrement des redevances, qui se traduira par une baisse du prix de la recharge.

Les sous-concessionnaires versent en effet une redevance aux sociétés d'autoroutes en échange du droit d'exploiter certaines activités sur l'aire de service. Or, dans le cas des exploitants d'IRVE, ces redevances ont eu tendance à croître rapidement durant les dernières années, jusqu'à atteindre plus de 15 % du prix payé par l'utilisateur dans certains cas. C'est pourquoi l'ART a proposé puis accompagné une réforme du cadre réglementaire, afin de modérer les redevances et, *in fine*, le prix des services payés par les usagers (voir Focus).

Un encadrement renforcé des redevances pour des prix maîtrisés sur les aires de service

Le 6 février 2025, l'ART a rendu un avis sur un projet de décret visant à refondre le cadre applicable aux redevances. Ce projet répond à une recommandation du régulateur qui, depuis 2021, soulignait les limites du régime applicable aux redevances versées par les sous-concessionnaires, contribuant au renchérissement des prix pratiqués sur les aires d'autoroute. Le projet de décret vient notamment plafonner les redevances pour les activités de carburant, de recharge électrique et de boutique.

L'action de l'ART s'est concentrée sur le principal enjeu du décret : modérer les redevances versées pour les recharges électriques. À l'issue de son analyse, le plafond a été réduit de deux tiers afin d'éviter que l'électrification progressive du parc roulant ne génère une rente au profit des SCA. Publié le 31 juillet 2025, le décret viendra encadrer les appels d'offres. D'ici la fin des concessions historiques, plus de 50 remises en concurrence pour l'exploitation d'IRVE seront concernées. La baisse attendue des redevances, estimée à 5 c€ par kWh, devrait se traduire par une économie cumulée de près de 100 millions d'euros pour les usagers.



En garantissant l'exercice d'une concurrence effective pour les marchés passés par les SCA

L'ART veille au bon fonctionnement concurrentiel du marché des travaux publics. En 2025, elle observe que le niveau de concurrence pour les marchés des SCA est globalement satisfaisant. Toutefois, face à une hausse préoccupante de l'attribution de marchés aux entreprises liées, elle a engagé un contrôle approfondi sur ce point.

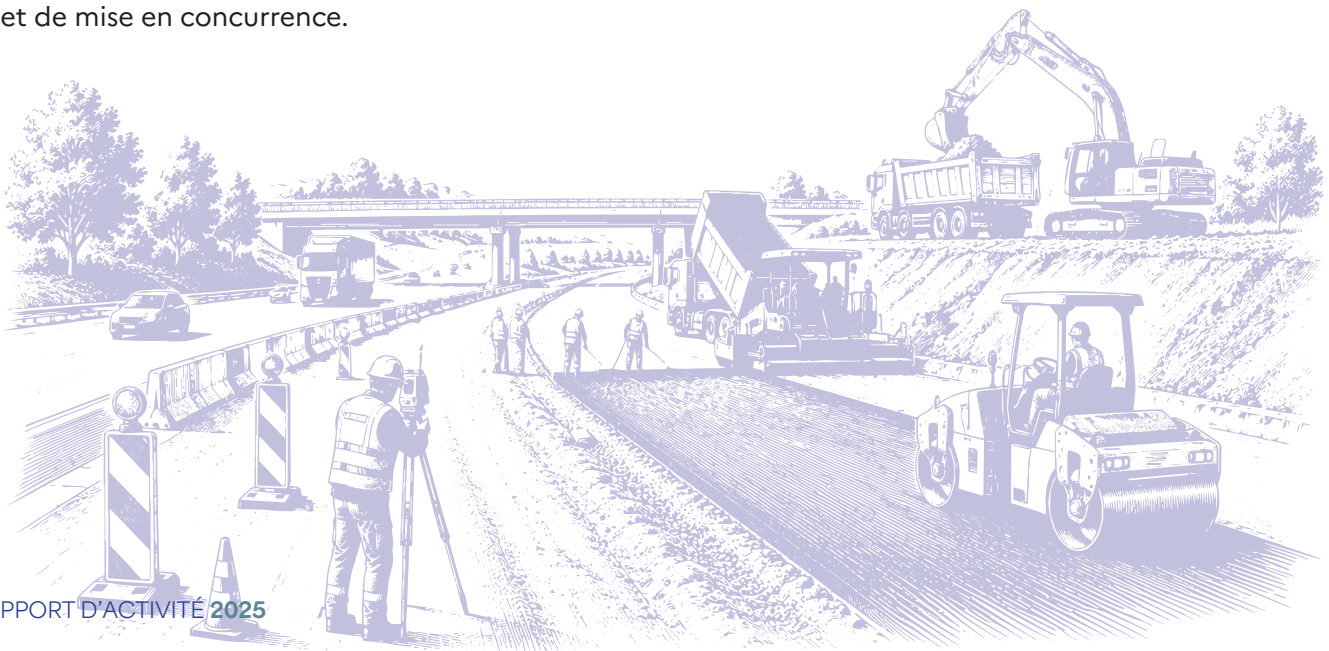
L'intégration verticale de certaines SCA avec des activités de travaux publics est susceptible d'affecter la concurrence dans le secteur des travaux publics autoroutiers, ce qui pourrait, sur le long terme, conduire à des péages plus élevés. D'une part, les SCA constituent un débouché incontournable pour les entreprises du secteur des travaux publics autoroutiers. D'autre part, l'intégration de certaines SCA dans des groupes de travaux publics peut favoriser l'attribution préférentielle de leurs marchés à des entreprises liées, au détriment des entreprises concurrentes. À terme, le jeu de la concurrence serait faussé, pouvant nuire à l'efficacité du secteur et conduire *in fine* à une hausse des péages.

Dans ce contexte, les SCA sont soumises à des obligations lors de la passation de leurs marchés et à un double contrôle. En interne, des commissions des marchés, composées en majorité de membres indépendants, examinent les projets de marchés et d'avenants des SCA historiques. L'ART exerce, pour sa part, un contrôle de second niveau afin de vérifier la conformité aux obligations de publicité et de mise en concurrence.

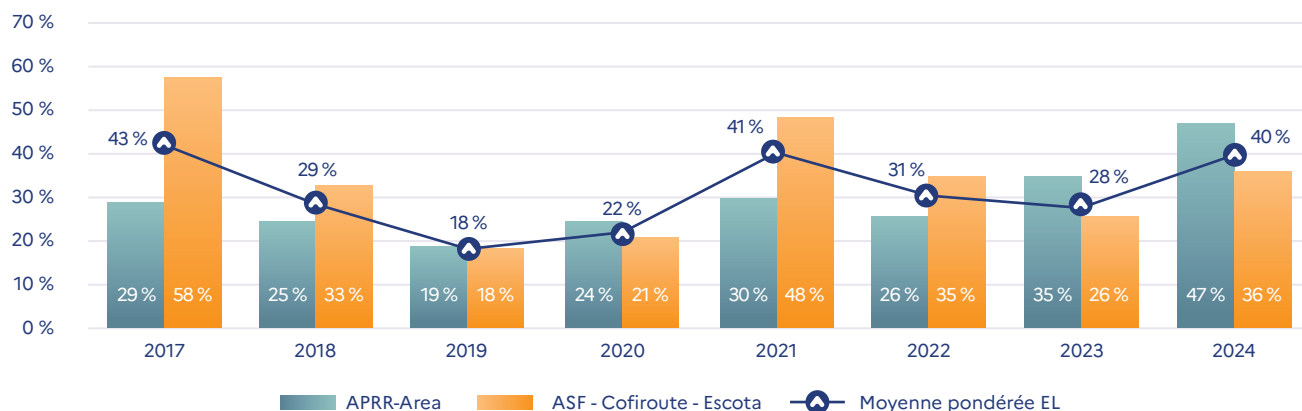
En 2025, 407 marchés ont été soumis au contrôle de l'ART, pour un montant cumulé de plus de 1,2 milliards d'euros. Cela représente plus de la moitié des achats des SCA soumis à des obligations strictes de publicité et de mise en concurrence. Compte tenu de ce volume, le contrôle de l'ART doit être priorisé : les marchés sont examinés par sondage et des contrôles thématiques sont conduits chaque année.

Un contrôle renforcé a notamment été réalisé sur les marchés passés avec des entreprises liées.

Il répond à un constat dressé par le rapport sur les marchés publié en 2025 sur l'exercice 2024 : le taux d'attribution de marchés à des entreprises liées est en forte augmentation, notamment en ce qui concerne le groupe APRR-Area. Malgré une première alerte formulée par l'ART en 2023, la part de tels marchés attribués par les sociétés APRR-Area atteint désormais 47 %, soit son niveau le plus élevé depuis la prise de compétence de l'ART en la matière. Si elle pouvait être considérée comme conjoncturelle l'an passé, cette nouvelle hausse appelle une attention particulière.



EN 2024, LA PART DES MARCHÉS ATTRIBUÉS À UNE ENTREPRISE LIÉE EST À UN POINT HAUT, EN PARTICULIER POUR LE GROUPE APRR-AREA



Depuis 2023, l'ART accompagne le pouvoir réglementaire pour réformer les règles applicables à la passation des marchés, avec un triple objectif

- **Objectif 1** : simplifier les procédures de passation des marchés pour alléger la charge réglementaire ;
- **Objectif 2** : réduire les contraintes s'imposant aux soumissionnaires pour stimuler la concurrence et faciliter l'accès des PME ;
- **Objectif 3** : maintenir un niveau de contrôle suffisant pour prévenir les risques d'attribution à des entreprises liées.

Dans ce cadre, l'ART a été saisie, en avril 2025, d'un projet de décret venant concrétiser ce compromis. Il prévoyait principalement de relever de 500 000 € à 2 000 000 € HT le seuil à partir duquel

les marchés doivent être passés selon une procédure formalisée. En dessous de ce seuil, les SCA peuvent recourir à une procédure adaptée, plus souple, tout en respectant des exigences minimales de publicité et de mise en concurrence. Cette évolution vise à alléger les contraintes administratives et à favoriser la participation des opérateurs économiques, sans remettre en cause l'encadrement concurrentiel.

Le décret a été adopté le 18 mars 2026. L'ART accompagnera sa mise en œuvre, notamment par la mise à jour des lignes directrices relatives aux commissions des marchés.

En assurant un suivi économique et financier du secteur

Comprendre l'économie des concessions d'autoroutes est indispensable pour éclairer le débat sur l'avenir du secteur. En 2025, l'ART a notamment mis en place un suivi détaillé des sommes dues au concédant, du fait des décalages de calendrier des opérations.

Le suivi économique et financier du secteur met en évidence des résultats financiers contrastés pour l'année 2025 mais une rentabilité globale stabilisée des contrats

Chaque année, l'ART publie 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 des comptes transmis par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur l'année écoulée.

Le rapport de 2024 présente une situation financière plus contrastée qu'en 2023. Dans un contexte

conjuncturellement dégradé, la croissance du trafic marque le pas : elle reste en légère hausse pour les véhicules légers mais recule pour les poids lourds. Le chiffre d'affaires global du secteur reste cependant en hausse car le péage, conformément aux modalités d'indexation des contrats, a augmenté de 4,2 % par rapport à 2023. Enfin, le résultat net diminue de 3,4 %, principalement en raison de l'instauration de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance.

PRINCIPAUX INDICATEURS ÉCONOMIQUES ET FINANCIERS EN 2024

	Valeur de 2024	Évolution 2023-2024
Indicateurs de trafic (milliards de véhicules-kilomètres)		
Trafic véhicules légers	85,7	+ 0,5 %
Trafic poids lourds	15,0	- 0,7 %
Indicateurs financiers (milliards d'euros)		
Chiffre d'affaires (péages)	12,4	+ 4,2 %
Résultat net	4,3	- 3,4 %
Dividendes versés	4,4	+ 8,7 %
Investissement	1,3	- 11,6 %

L'édition 2024 de la synthèse des comptes des SCA introduit par ailleurs le suivi de la rentabilité des concessions d'autoroutes. Les taux de rentabilité interne (TRI) s'apprécient différemment selon qu'il s'agit des sept SCA historiques privées, des deux SCA historiques publiques ou des SCA récentes. Leur taille, les conditions de financement dont elles ont bénéficié et leur maturité sont en effet différentes.

S'agissant des concessions historiques privées, le TRI projet est globalement stabilisé et les TRI de chaque concession sont très proches des chiffres de 2023, avec un TRI moyen de 7,9 %. Enfin, pour les concessions récentes, le TRI diminue de 0,4 point de pourcentage par rapport à l'estimation 2023, pour s'établir à 5,9 %. Les deux concessions publiques présentent un TRI stable de 2,0 %.

L'ART a complété ses analyses d'un suivi détaillé des avantages financiers dus par les SCA aux usagers

La dernière édition de la synthèse des comptes introduit également un suivi des avantages financiers liés aux retards des calendriers d'investissement, afin d'améliorer la transparence sur ce mécanisme, à la fois pertinent et complexe.

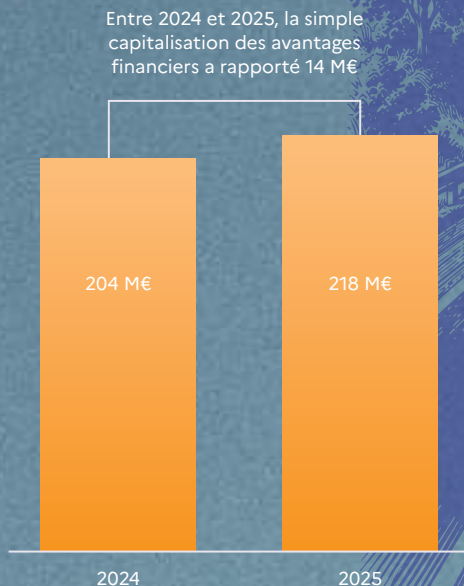
Du point de vue financier, lorsque des investissements sont en retard, une SCA perçoit un « avantage financier ». Lorsqu'un calendrier de construction d'un ouvrage ne peut être respecté, un écart apparaît entre l'échéancier théorique contractualisé et le rythme réel des dépenses constatées pour la réalisation des investissements. Les dépenses effectuées par la SCA sont alors décalées par rapport aux dépenses prévisionnelles ce qui, d'un point de vue financier, constitue un avantage. Pour encadrer ce phénomène, les contrats prévoient, depuis 2004, que chaque investissement soit associé à un échéancier prévisionnel ainsi qu'à une formule

de calcul permettant d'estimer l'avantage financier résultant d'éventuels retards.

Compte tenu des montants en jeu, l'ART a mis en place un suivi. Celui-ci porte sur les sept sociétés privées historiques et concerne toutes les opérations contractualisées entre 2004 et 2015 inclus, date de signature du plan de relance autoroutier (PRA), pour lesquelles ces avantages financiers ont pu être calculés.

Le montant total des avantages financiers restant à consommer s'élève à 204 millions d'euros à date. Cette estimation est susceptible d'évoluer, notamment en raison de l'avancement encore partiel de certaines opérations. Le suivi assuré par l'ART viendra actualiser chaque année les montants dus par les SCA, afin de garantir que la puissance publique puisse faire valoir ses droits.

EN 2025, LE MONTANT D'INDUS FINANCIERS EST DE PLUS DE 200 MILLIONS D'EUROS



Accompagner la contractualisation des investissements pour un réseau plus adapté aux nouveaux besoins

Accompagner le concédant dans la contractualisation des investissements est l'un des rôles clés de l'ART dans le secteur autoroutier. Elle intervient à la fois pour évaluer l'utilité des investissements pour les usagers du réseau autoroutier concédé, mais aussi pour en contre-expertiser le montant. En 2025, l'ART a analysé un demi milliard d'euros d'investissements.

En évaluant l'utilité, pour les usagers du réseau autoroutier concédé, des investissements envisagés, notamment ceux favorisant les nouveaux usages de la route

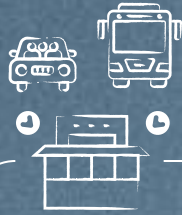
L'ART adopte une approche économique exigeante pour évaluer les investissements et leur financement par le péage. En 2025, elle a ainsi analysé 47 projets d'investissements visant à accompagner les nouvelles mobilités et la transition écologique. Elle participe également au développement d'approches permettant de mieux sélectionner les projets, afin de s'assurer d'un usage optimal des ressources issues du péage.

L'ART analyse l'utilité des investissements supplémentaires, au regard des bénéfices qu'ils apportent à l'usager. Dans cette perspective, elle s'assure que les bénéfices économiques qu'apportent les aménagements sont supérieurs aux hausses de péage. Cette approche économique vise à s'assurer, d'une part, de la cohérence entre le péage acquitté par les usagers et le service qu'ils reçoivent, d'autre part, de la pertinence des projets sélectionnés.

En 2025, 47 projets d'investissements visant à accompagner les nouveaux usages ont ainsi été examinés, pour un total de plus de 200 millions d'euros. Ces projets comprennent, en premier lieu, 15 pôles d'échanges multimodaux (PEM),

visant notamment à permettre aux covoitureurs de stationner à proximité de l'autoroute, et aux autocars de déposer ou de prendre en charge des passagers. En complément, 25 parkings destinés au covoiturage sont prévus à la construction ou à l'agrandissement. Par ailleurs, cinq projets de voies réservées (VR) ont été examinés. Ils consistent à élargir la voirie, afin de rendre accessible la bande d'arrêt d'urgence aux transports en commun ou aux covoitureurs lors des périodes de congestion. Enfin, deux projets visent à renforcer les capacités de recharge électrique sur les réseaux Escota et Cofiroute, couvrant près de 200 aires de service, afin d'anticiper l'électrification des véhicules légers et des poids lourds.

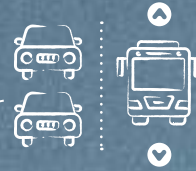
EN 2025, 47 PROJETS D'INVESTISSEMENTS ONT ÉTÉ EXAMINÉS PAR L'ART



15

pôles d'échanges multimodaux

pour faciliter l'exploitation des lignes d'autocars sur le réseau autoroutier



5

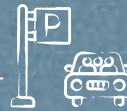
projets de voies réservées

pour améliorer la compétitivité des modes alternatifs par rapport à l'autosolisme



Des capacités électriques renforcées

sur 200 aires du réseau autoroutier pour anticiper l'accroissement de la demande



25

parkings de covoiturage

pour accompagner le développement de cette pratique



Trois constats ressortent de ces analyses.

Premier constat : tous les investissements ne présentent pas de lien véritable avec l'exploitation de l'autoroute. Il s'agit d'un point de vigilance pour l'avenir : pour préserver la cohérence du péage, les investissements doivent améliorer le service autoroutier à hauteur des coûts qu'ils engendrent. Or, certains investissements soumis à l'ART ne vérifient pas ce critère. À titre d'exemple, certains pôles d'échanges multimodaux viennent desservir des lignes de transports en commun qui n'empruntent pas l'autoroute.

Deuxième constat : les projets sont encore insuffisamment étudiés, si bien que ce ne sont pas toujours les investissements les plus efficaces qui sont retenus. Si la qualité des études préalables s'améliore, les éléments fournis sont encore succincts et hétérogènes, et une évaluation socio-

économique est rarement conduite. Or, il s'agit d'un préalable indispensable pour faire des choix éclairés sur la sélection des investissements. En particulier, l'ART a relevé que les voies réservées aux transports en commun présentaient des bilans coûts avantages contrastés, traduisant un travail de hiérarchisation perfectible.

Troisième constat : le financement des investissements n'est pas suffisamment ciblé. Les infrastructures de covoiturage, les IRVE ou les PEM bénéficient à des publics spécifiques (utilisateurs de véhicules électriques, covoitureurs, usagers de transports collectifs), mais sont généralement financées par l'ensemble des automobilistes via le péage. Or d'autres modalités sont possibles : par exemple, pour les IRVE, un modèle économique financé par les utilisateurs directs est généralement viable.

Dans un contexte de généralisation de ces investissements sur le réseau autoroutier, un véritable enjeu consiste à mieux sélectionner et mieux les financer. La mise en place d'un référentiel d'évaluation rigoureux et systématique apparaît à cet égard essentiel. L'ART contribue à sa construction en fournissant, à travers ses avis et ses études, des éléments méthodologiques.



En contre-expertisant les coûts des opérations d'investissements sur le réseau autoroutier concédé

Contre-expertiser les coûts des investissements supplémentaires est essentiel pour s'assurer que les montants mis à la charge des usagers soient justifiés. En 2025, l'ART a ainsi démontré que le coût de 14 opérations était surestimé.

L'ART accompagne l'État concédant dans la négociation du coût des investissements supplémentaires demandés aux concessionnaires. Pour cela, elle s'appuie sur un référentiel d'évaluation, constitué de méthodes et de données permettant d'objectiver les coûts prévisionnels des travaux. Ce référentiel d'évaluation repose notamment sur la mise en place d'une base des coûts des opérations et des prix pratiqués dans les marchés. Il a été certifié en 2023 par un bureau d'ingénierie reconnu³.

En 2025, l'ART a contre-expertisé plus d'un demi-milliard d'euros d'investissements. Une partie de ces opérations, pour un montant de 220 millions d'euros, correspondait à des aménagements autoroutiers standards visant à augmenter la capacité d'écoulement et à réduire les nuisances de l'autoroute. La grande majorité des projets portait toutefois sur des opérations plus spécifiques, notamment liées au développement des mobilités (voir ci-dessus) et au déploiement d'un système de péage en flux libre, nécessitant un travail d'analyse spécifique.

Dans plusieurs cas, l'ART a constaté que les coûts présentés étaient globalement conservateurs et favorables au concessionnaire. Au total, 14 opérations étaient surestimées de plus de 10 %, pour un écart cumulé de 20 millions d'euros. Ces écarts concernent notamment les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, souvent surévalués ; les provisions pour aléas (« sommes à valoir »), parfois excessives au regard du niveau d'études ; ainsi que certains postes de travaux (équipements, signalisation, génie civil)



chiffrés au dessus des références de marché. L'ART a également relevé que certains projets étaient insuffisamment définis, rendant toute contre-expertise impossible, en particulier pour les aménagements liés aux IRVE et les PEM.

La contre-expertise des coûts met ainsi en évidence trois constats structurants :

- ▶ La qualité des chiffrages est hétérogène, certains projets n'étant pas suffisamment matures ;
- ▶ Les risques des projets sont parfois surestimés, car des hypothèses défavorables sont retenues sur l'essentiel des postes de coûts ;
- ▶ Les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre doivent être mieux objectivés et justifiés, car ils peuvent représenter des montants significatifs.

Ces conclusions soulignent l'importance d'un contrôle indépendant et expert, permettant d'apprécier les coûts au plus juste tout en tenant compte des spécificités des projets.

³ Voir rapport du bureau d'études : <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/06/rapport-evaluation-methode-analyse-couts-pub.pdf>

Le saviez-vous ?

L'ART a mis en place une base de données des coûts de construction sur le réseau autoroutier pour faciliter leur contre-expertise

La base de données de prix mise en place par l'ART constitue un outil de contre-expertise des coûts des investissements sur le réseau autoroutier, construite à partir des données collectées auprès des SCA.

Sa création est née d'un constat établi lors des avis rendus sur le Plan d'investissement autoroutier de 2017 : les contre-expertises aboutissaient à des résultats divergents, notamment en raison du recours à des bases de prix différentes. L'ART a ainsi décidé de structurer sa propre base, avec un cabinet d'ingénierie routière, en s'appuyant sur son pouvoir de collecte lui permettant d'accéder à l'ensemble des marchés de travaux passés sur le réseau concédé.

La base est structurée en deux volets :

- 🕒 **Le volet macroscopique**, portant sur le coût global des opérations d'investissement à différents stades d'avancement. Il contient 371 opérations, couvrant notamment 88 aménagements d'aires, 164 aménagements environnementaux, 57 aménagements d'échanges, 31 élargissements et 24 aménagements d'ouvrages d'art. Il permet d'établir des montants moyens d'opérations et des ratios de décomposition des coûts par grands postes ;
- 🕒 **Le volet microscopique**, qui recense les niveaux de prix observés pour des prestations de travaux récurrentes, issus de 511 marchés rattachés à 389 opérations. Il couvre six thématiques — chaussée, terrassement, équipements et signalisation, ouvrages d'art, assainissement, protection acoustique — et produit plus de 100 indicateurs statistiques (médiane, 1^{er} et 3^e quartiles) par type de prestation, en fonction de seuils de quantités.

Opérationnelle depuis début 2021 et alimentée en continu par des collectes régulières auprès des SCA, la base est partagée avec le concédant pour renforcer sa position dans les négociations.



Œuvrer en faveur d'une autoroute bas carbone

La décarbonation de l'autoroute est un enjeu majeur pour le secteur des transports en général. L'ART y contribue à travers ses missions et études, en éclairant et en orientant les décisions pour en tenir compte. En 2025, elle a notamment mis en place un dispositif d'observation des prix et des conditions de recharge sur le réseau autoroutier, et a conduit un travail de recensement des investissements utiles à la décarbonation.

En suivant le prix de la recharge des véhicules électriques

En 2025, l'ART a mis en place un dispositif de collecte de données fiable et structuré afin de mieux comprendre le fonctionnement de la recharge électrique sur autoroute. Cette collecte constitue un levier pour renforcer la transparence du secteur et améliorer l'encadrement des prix de la recharge.

Mieux connaître le prix de la recharge électrique sur autoroute constitue un enjeu clé, à la fois pour informer les usagers et veiller à la modération des prix sur les aires de service. C'est pourquoi l'ART a instauré une collecte régulière d'informations relatives aux infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) situées sur le réseau autoroutier concédé. Celle-ci porte notamment sur des indicateurs tels que le taux d'utilisation des points de recharge, la quantité d'énergie délivrée et le chiffre d'affaires associé, recueillis à un niveau fin, aire par aire. Structurée autour d'un format harmonisé et d'une fréquence annuelle,

elle vise à garantir la qualité, la comparabilité et la robustesse des données recueillies.

Cette démarche répond à des enjeux majeurs de régulation et de connaissance du secteur. Elle permet à l'ART de disposer d'une base d'analyse solide pour apprécier le fonctionnement du marché, notamment en matière de concurrence et de modération tarifaire, dans un contexte où la disponibilité d'infrastructures de recharge constitue un facteur déterminant de l'électrification du parc automobile. Elle permet, en particulier, de publier le prix de la recharge électrique sur autoroute.

LES PRIX DES ÉNERGIES SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ EN 2024



0,55 € / kWh soit environ 11 € pour 100 km



1,96 € / L d'essence E10 ... soit environ 14 € pour 100 km

En recensant les investissements possibles pour décarboner l'autoroute

La décarbonation de la route impose des investissements de nature diverse : certains peu coûteux et rapidement rentables, mais aussi des transformations structurelles nécessitant plusieurs dizaines de milliards d'euros. Leur financement pose des enjeux majeurs, appelant un recours accru aux principes d'« usager-payeur » et de « pollueur-payeur » pour en assurer la soutenabilité.

La réduction de l'impact environnemental du secteur autoroutier est une condition indispensable pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le secteur des transports représente 30 % des émissions nationales dues à la consommation d'énergie et demeure le seul secteur dont les émissions ont augmenté (+4 %) depuis 1990. Cette dynamique s'explique principalement par la hausse des émissions du transport routier, notamment autoroutier.

Dans ce contexte, l'ART a conduit, en 2025, des travaux de recensement des investissements à mener, et des conséquences sur l'économie générale des concessions et le niveau des péages. Si les montants précis sont difficiles à chiffrer – en raison des choix technologiques qui seront faits, de l'évolution des prix et, parfois, des choix de qualité de service qui seront retenus –, ces travaux permettent d'objectiver les choix à faire, qui s'articulent autour de trois ensembles.

Certaines mesures présentent un coût important mais des bénéfices relativement élevés. Tel est notamment le cas du péage en flux libre, estimé à environ 4 milliards d'euros d'investissement, mais générant des gains pour les usagers largement supérieurs, notamment en temps (plus de 30 milliards d'euros), en carburant et en émissions évitées. Au total, les bénéfices sont évalués à environ quatre à cinq fois supérieur aux coûts supportés via les péages, ce qui justifie un financement intégral par le péage, dans une logique d'« usager-payeur ».

Ensuite, les aménagements visant à accompagner les nouveaux usages de la route – tels que les pôles d'échanges, les parkings de covoiturage et les voies réservées – représentent des montants plus limités, de l'ordre de quelques centaines de millions d'euros au total. Leur principal enjeu réside davantage dans leur bon dimensionnement que dans le financement : une tarification adaptée permettrait d'éviter des investissements surdimensionnés et d'orienter efficacement les comportements.

Enfin, la décarbonation du fret routier constitue le principal défi financier. Les solutions envisagées impliquent des investissements très importants :

- ▶ Le recours à des poids lourds à batterie impliquerait plusieurs milliards d'euros d'infrastructures de recharge mais leur succès dépendra de la capacité des transporteurs à investir des dizaines de milliards d'euros pour acquérir ces véhicules ;
- ▶ plusieurs dizaines de milliards d'euros pour des autoroutes électriques (type ERS).

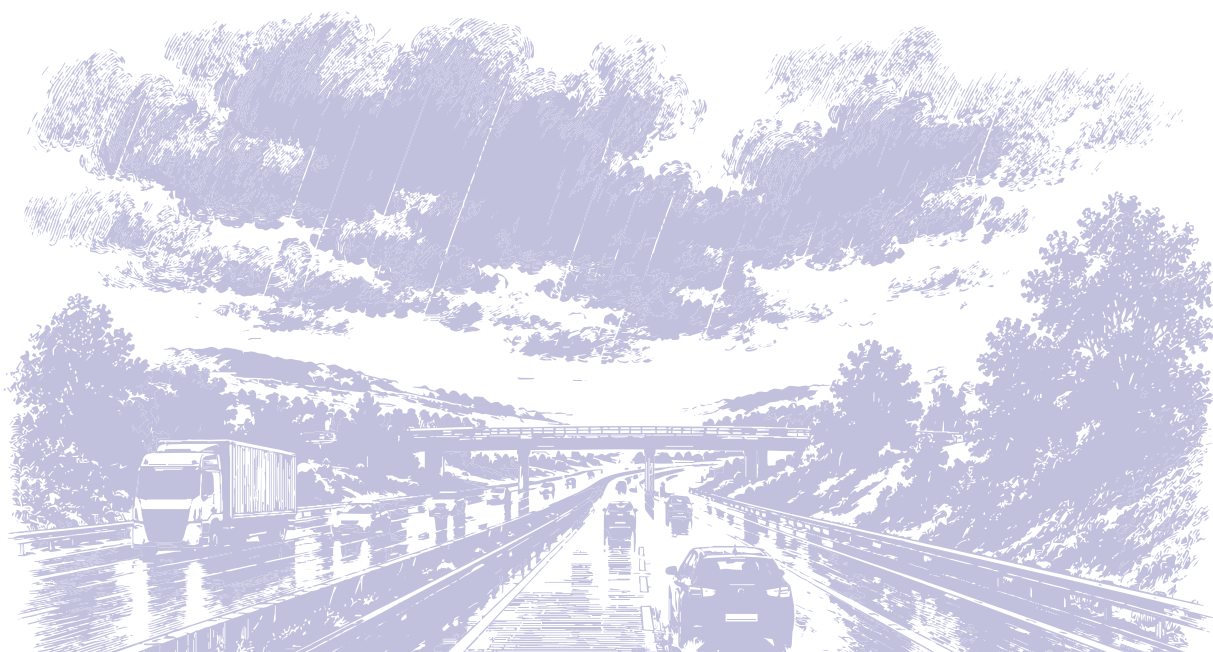
Au total, ces analyses montrent une hiérarchie claire entre des investissements peu coûteux et rapidement rentables, et d'autres très lourds nécessitant des modèles de financement robustes. Une réflexion approfondie sur les modalités de financement, fondée sur les principes d'« usager-payeur » et de « pollueur-payeur », apparaît centrale pour assurer la soutenabilité de ces transformations.

La nécessaire adaptation du réseau autoroutier au changement climatique

L'adaptation du réseau autoroutier au changement climatique constitue un enjeu incontournable pour les décennies à venir. Les infrastructures de transport sont d'ores et déjà confrontées à une intensification des aléas climatiques – inondations, canicules, mouvements de terrain ou épisodes de sécheresse – qui ont des conséquences directes sur la sécurité, la disponibilité et la durabilité des ouvrages.

Les effets du changement climatique exposent le réseau autoroutier à des vulnérabilités très concrètes : montée du risque d'incendie sur certains linéaires, besoin de renforcer la surveillance et la prévention, exposition accrue aux inondations nécessitant des adaptations hydrauliques, mais aussi dégradations des chaussées liées au retrait-gonflement des argiles sous l'effet de sécheresses plus longues et plus intenses. Ces phénomènes peuvent entraîner des dommages significatifs et alourdir durablement les coûts d'entretien du réseau.

À ce stade, le montant des investissements demeure encore largement inconnu. Toutefois, à l'approche de l'échéance des concessions historiques, il apparaît essentiel de définir les normes techniques de demain. L'enjeu est de permettre une planification de ces investissements d'adaptation, en les articulant avec les futurs travaux de régénération du réseau, afin de limiter les coûts et de maximiser les synergies.



Accompagner le dialogue sur le modèle autoroutier de demain

Le législateur a confié à l'ART une mission d'éclairage du débat public dans le secteur des autoroutes concédées, en prévoyant notamment qu'elle « établisse, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation ». En 2025, son action s'est concentrée sur l'accompagnement des réflexions d'Ambition France Transports relatives aux enjeux de tarification du réseau autoroutier et de son encadrement. Ses travaux ont vocation à éclairer la construction d'un modèle concessif rénové, conciliant une meilleure protection des intérêts de l'utilisateur et le maintien d'un cadre favorable à l'investissement.

En étudiant comment le péage peut dégager des ressources tout en incitant à des comportements plus vertueux

À l'horizon de la prochaine décennie, l'échéance des concessions historiques conduira à une refonte complète de la tarification des autoroutes. Une telle opération nécessite une anticipation approfondie, intégrant les questions économiques, environnementales et financières qu'une telle évolution soulève pour l'utilisateur, les pouvoirs publics et l'équilibre futur du système de mobilité. Dans ce contexte, l'ART a présenté, en 2025 des premières pistes pour l'avenir.

L'ART travaille à lister, chiffrer et évaluer différents scénarios possibles pour nourrir le débat public. À l'occasion de la conférence Ambition France Transports, elle a notamment formulé deux constats et une piste de réflexion.

Premier constat : face à des règles inchangées, les péages devraient baisser drastiquement.

À mesure que les infrastructures seront amorties, le niveau de péage nécessaire pour financer les concessionnaires va fortement diminuer. Il pourrait ainsi diminuer des deux tiers. À titre d'illustration, un trajet Paris-Lyon, qui s'élève aujourd'hui à environ 36 € pour l'utilisateur, ne coûterait plus que 12 € en 2036, hors effet de l'inflation.

À méthode de tarification inchangée, les péages devraient enregistrer une baisse drastique

De 36 € de Paris à Lyon en 2026

L'infrastructure initiale étant entièrement amortie, le péage nécessaire pour couvrir les charges des concessionnaires va être divisé par 3

à 12 € en 2035



Deuxième constat : une telle baisse poserait des difficultés

À court terme, la chute du péage entraînerait une hausse significative du trafic routier, aggravant la congestion routière, augmentant les émissions de CO₂ et, plus généralement, l'ensemble des

externalités négatives générées par la route. Elle nécessiterait, en conséquence, des investissements de plusieurs dizaines de milliards d'euros pour accompagner l'accroissement du trafic.

Une piste de réflexion : valoriser les nuisances dans le péage

L'intégration, dans le péage, d'une composante visant à tarifier les externalités générées par les automobilistes – la pollution, le bruit et la congestion – permettrait de dégager des recettes importantes, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros. Celles-ci pourraient être utilisées pour

financer le développement de modes de transport alternatifs, tout en incitant à des comportements plus vertueux. Le péage conserverait ainsi sa nature de redevance pour services rendus, en intégrant les externalités négatives associées au trafic autoroutier.

En posant les bases du modèle de régulation de demain

La fin des contrats historiques ouvre l'occasion unique de refondre le cadre autoroutier pour mieux concilier remise en concurrence, financement des investissements et protection des usagers. En 2025, l'ART a approfondi ses travaux pour définir un modèle permettant de mieux encadrer les péages, tout en préservant la capacité d'investissement du secteur.

Dans cette perspective, l'ART établit différents scénarios visant à renforcer l'encadrement des péages et la rentabilité des concessions, tout en maintenant un cadre attractif pour les investisseurs. Ses premières conclusions ont été présentées lors de la conférence Ambition France Transports en juin 2025.

Le constat du régulateur est clair : le modèle concessif actuel assure globalement un encadrement efficace des péages, mais présente des limites liées à la rigidité et à la durée des contrats. La concurrence pour le marché, associée à l'inscription d'une trajectoire de péage, permet de prévenir tout prélèvement de rente et d'inciter le concessionnaire à l'efficacité. Toutefois, sur des durées longues, les contrats ne peuvent anticiper toutes les situations, ce qui conduit à des renégociations coûteuses. Par ailleurs, le niveau des péages tend à s'écarter du coût réel du service, ce qui alimente des situations de rente ou fragilise l'équilibre économique des concessions.

Sur le fond, il s'agit de trouver un juste équilibre entre les deux principales approches d'organisation d'un marché en situation de monopole naturel :

- **Le modèle autoroutier actuel, qui est fondé sur la concurrence pour le marché.** La concession est attribuée à l'issue d'une procédure d'appel d'offres concurrentielle et le contrat encadre les tarifs d'accès à l'infrastructure et les conditions d'exploitation. Dans ce cas, la mise en concurrence permet de choisir le délégataire le plus efficace et offrant les meilleures conditions d'exécution ;

- **La mise en place d'un cadre de régulation économique, comme c'est le cas dans les infrastructures ferroviaires ou aéroportuaires et pour le transport d'électricité.** Celui-ci vise, d'une part, à éviter que les tarifs des redevances d'utilisation de l'infrastructure permettent au gestionnaire de bénéficier d'une rémunération excessive des capitaux engagés, d'autre part, à inciter ce gestionnaire à l'efficacité de sa gestion et à la fourniture d'un niveau de qualité de service répondant aux attentes des usagers.

Les travaux de l'ART, qui seront publiés en 2026, visent à proposer des modalités combinant ces deux formes d'organisation. L'ambition est de proposer un cadre complet, tenant compte du retour d'expérience de l'ART et des enjeux à venir du secteur.



L'OBJET DES TRAVAUX : ARTICULER LES DEUX MODÈLES CANONIQUES POUR ORGANISER LE MARCHÉ DANS LE CAS D'UN MONOPOLE NATUREL

Modèle 1 :

Des remises en concurrence régulières et une régulation ciblée

Principe : une remise en concurrence tous les 15 ans environ. Les investissements sont amortis sur leur durée de vie via des reversements (soutles) entre deux concessions

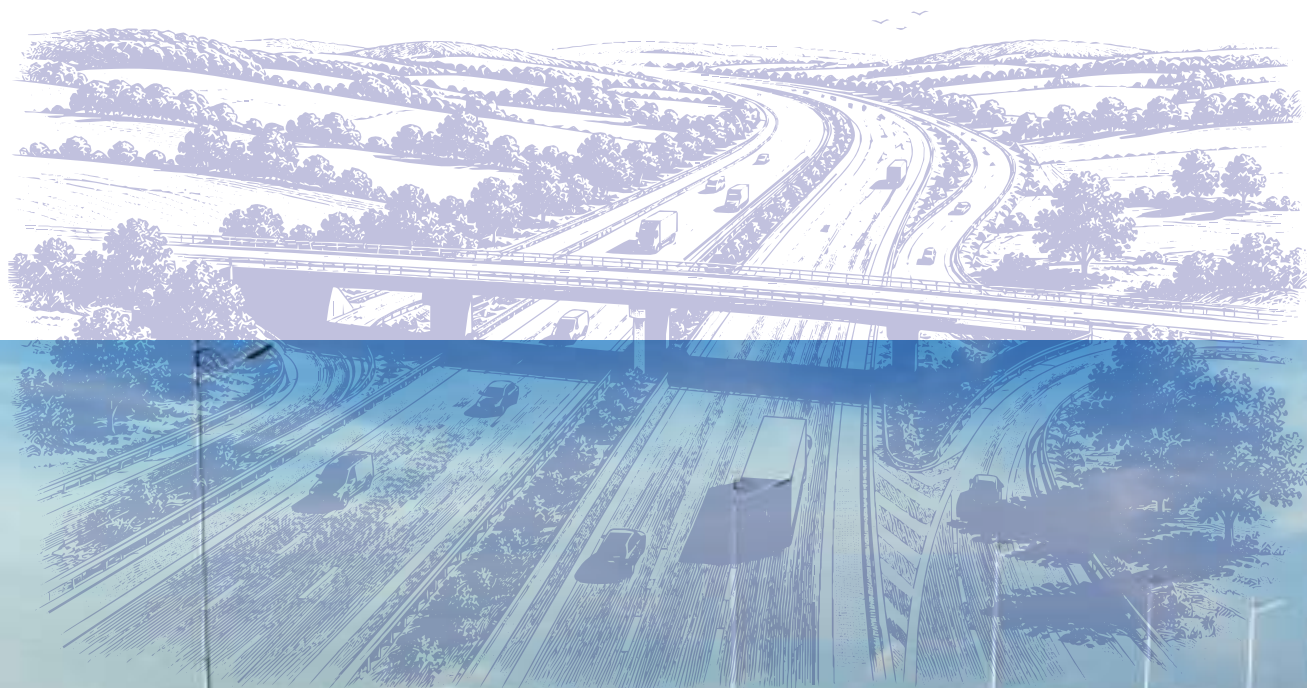
- ✓ La remise en concurrence est la meilleure garantie d'un péage bas et le contrat peut être remis à jour régulièrement
- ✓ Coût régulateur limité
- ✗ Coûts de transaction liés à l'organisation d'appels d'offres réguliers

Modèle 2 :

Des contrats longs et une régulation forte

Principe : des contrats de concession longs mais prévoyant, à partir de 15 ans, une renégociation des paramètres économiques du contrat, sous l'égide du régulateur.

- ✓ Permet de concilier des contrats sur longue durée, tout en limitant le risque de rentes, sur le modèle des concessions aéroportuaires
- ✗ Coût régulateur et risque de constitution d'une rente informationnelle



La parole à...

**Yves
CROZET**

**Co-pilote du groupe
financement des infrastructures
routières de la conférence
Ambition France Transports**

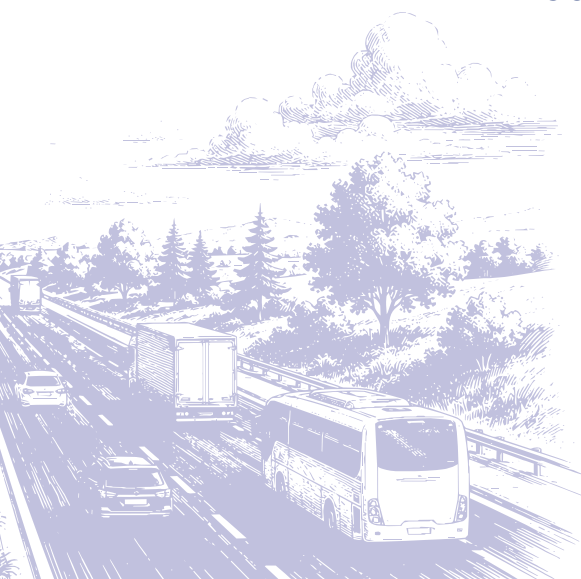
Quelles sont, selon vous, les principaux enseignements de la conférence s'agissant du financement et des principes devant guider la tarification des infrastructures autoroutières ?

La conférence Ambition France Transports visait à trouver des financements pour les infrastructures de transport. Les attentes des parties prenantes étaient fortes en cette période de finances publiques contraintes. Les regards étaient tournés vers l'idée de prélever une partie des péages autoroutiers. Mais il est très vite apparu que la « rente autoroutière » n'était pas une potion magique.

- ▶ La fin des principales concessions n'interviendra que dans la première moitié des années 2030. Que faire d'ici là alors que les besoins de régénération des réseaux sont immédiats ?
- ▶ Aujourd'hui, 40 % des revenus des péages, soit environ 6 Mds € par an, sont déjà récupérés par l'État par différents canaux (taxe d'aménagement du territoire, redevances domaniales, impôt sur les sociétés, TVA, taxe sur l'exploitation des infrastructures de longue distance...).

Quel sera l'impact de la fin des concessions sur cette péréquation ? Sera-t-il possible de maintenir son volume déjà conséquent ? Sous quelles formes et au profit de qui ? La conférence s'est contentée de rappeler le rôle clé de l'AFIT et de souhaiter a minima un maintien des péages à leur niveau actuel.





Quel a été l'apport des analyses de l'ART et quels en seraient les approfondissements souhaitables pour accompagner les décisions à venir ?

Les analyses détaillées conduites par l'ART dans ses différents rapports sur le système autoroutier français ont conduit logiquement à son audition par le groupe 2 de la conférence. Avec elle, nous nous sommes penchés sur les principes fondant les péages après la fin des concessions. Comme l'indique la directive Eurovignette, les péages devront tenir compte des coûts directs (entretien, régénération et développements éventuels) mais aussi des coûts externes.

Alors que beaucoup, sans doute aveuglés par l'idée de rente autoroutière, considéraient que la directive européenne permet de fixer les péages à un niveau maximum, l'ART a appelé à la prudence. Faut-il rappeler qu'au cours des dernières années, l'ART a contribué à limiter les hausses des péages, la question de leur acceptabilité est cruciale. Les automobilistes et les transporteurs routiers doivent être associés à la réflexion sur l'avenir des péages. L'ART pourrait soulever cette question alors même que durant la conférence a été évoquée la possibilité pour certaines sections de devenir gratuites. Comment justifier la gratuité ici et pas ailleurs ?

Plus généralement, quels sont, selon vous, les enjeux du modèle autoroutier, notamment en matière de régulation

L'avenir des autoroutes à péage doit être abordé sous deux angles majeurs :

- Le périmètre de la tarification et de la péréquation, notamment pour les routes. Les nouvelles concessions associeront-elles aux partenaires privés des collectivités territoriales ? Peut-on envisager une entité publique intégrant le réseau à péage dans le réseau routier national, ce dernier pouvant alors profiter d'une partie des recettes ?
- Le niveau des péages qui ne peut être fixé arbitrairement. Les coûts directs et les coûts externes doivent être documentés. L'ART pourrait y participer car cela renforcerait l'acceptabilité des péages et de leur redistribution partielle.

An illustration in a sketchy, line-art style with an orange color palette. It depicts a bus stop scene. A large tree stands in the center-left. To the right, a bus is partially visible. Two people, a woman and a man, are standing near the bus with their luggage. The background shows a simple bus shelter structure. The overall style is artistic and modern.

Réguler les autocars & l'accès aux gares routières



Panorama

L'ART accompagne l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs, veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé et assure la régulation des gares routières, au bénéfice des usagers. Dix ans après la libéralisation du marché et la prise de compétence par le régulateur, le transport par autocar s'est imposé comme un mode majeur de mobilité interurbaine, conciliant prix accessibles et faible empreinte environnementale.



Le périmètre d'intervention de l'ART dans le transport routier de voyageurs

Autorité
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS



Concours à l'exercice d'une concurrence effective

Régulation des gares routières

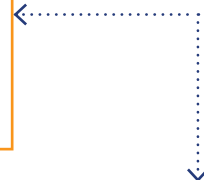
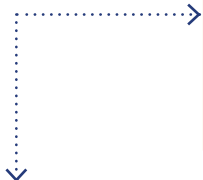


Concours au bon fonctionnement du marché

Régulation des liaisons de 100 km ou moins



≤ 100 km



Exploitants de gares routières

Gare routière

Autorités organisatrices
AOM - AOT

Opérateurs de transport

Services librement organisés

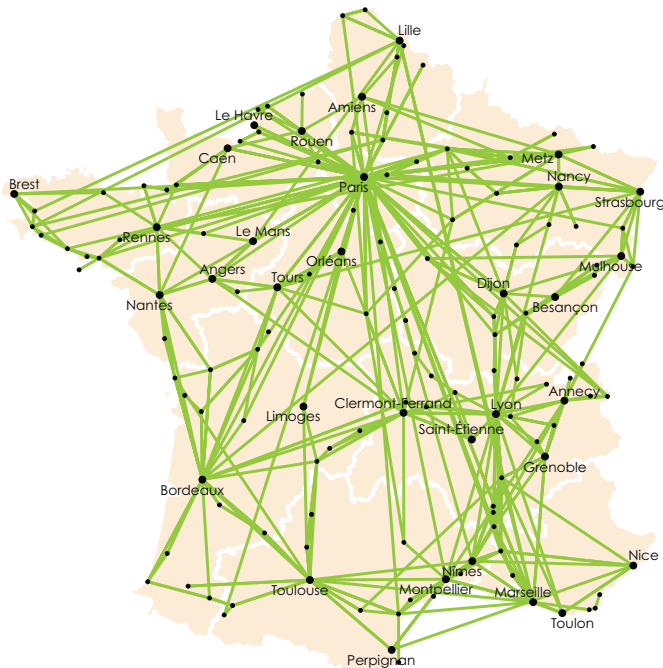
2 Réseaux nationaux

8 Principaux opérateurs locaux

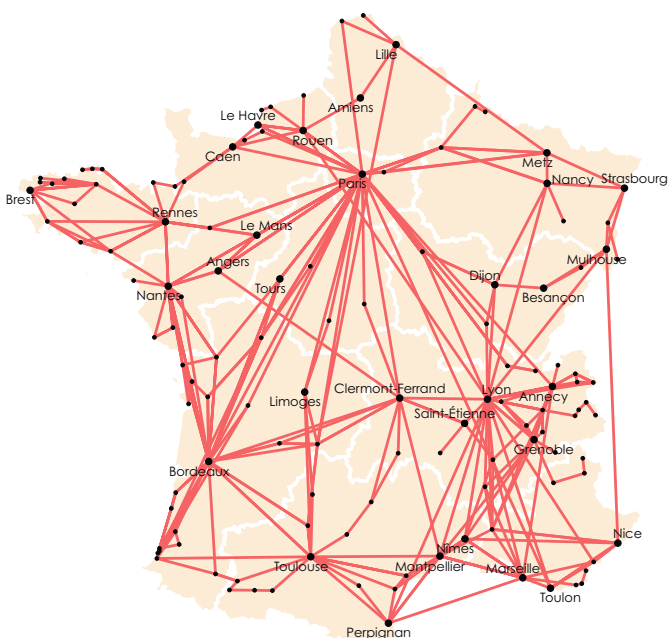
- RESALP** Hautes-Alpes
- Escapad'Kreol** Île de la Réunion - Escapad'Kreol
- Compostelle** Le Puy en Velay - Chemin de Saint-Jacques de Compostelle
- LK** Colmar - La route des vins
- KEOLIS SUD LORRAINE** Nancy - Gare Lorraine TGV
- MDMA** Pont-à-Mousson - aéroport Metz-Nancy-Lorraine
- KEOLIS ARMOR** Rennes - Saint-Malo - Mont Saint-Michel
- TLFD** Solenzara - Bastia

LA STRUCTURE DU RÉSEAU
POUR LES SERVICES D'AUTOCARS
LIBREMENT ORGANISÉS EN 2023

FLIXBUS



BlaBlaCar



Chiffres-clés pour 2024¹

10
opérateurs fin 2024
dont 2 d'envergure nationale
(BlaBlaCar et FlixBus)

1 475
liaisons commercialisées

196
villes desservies*

279
aménagements desservis
(dont 132 inscrits au registre)

120 M
d'autocars.km

2 745
équivalents
temps plein (ETP)
à fin 2024

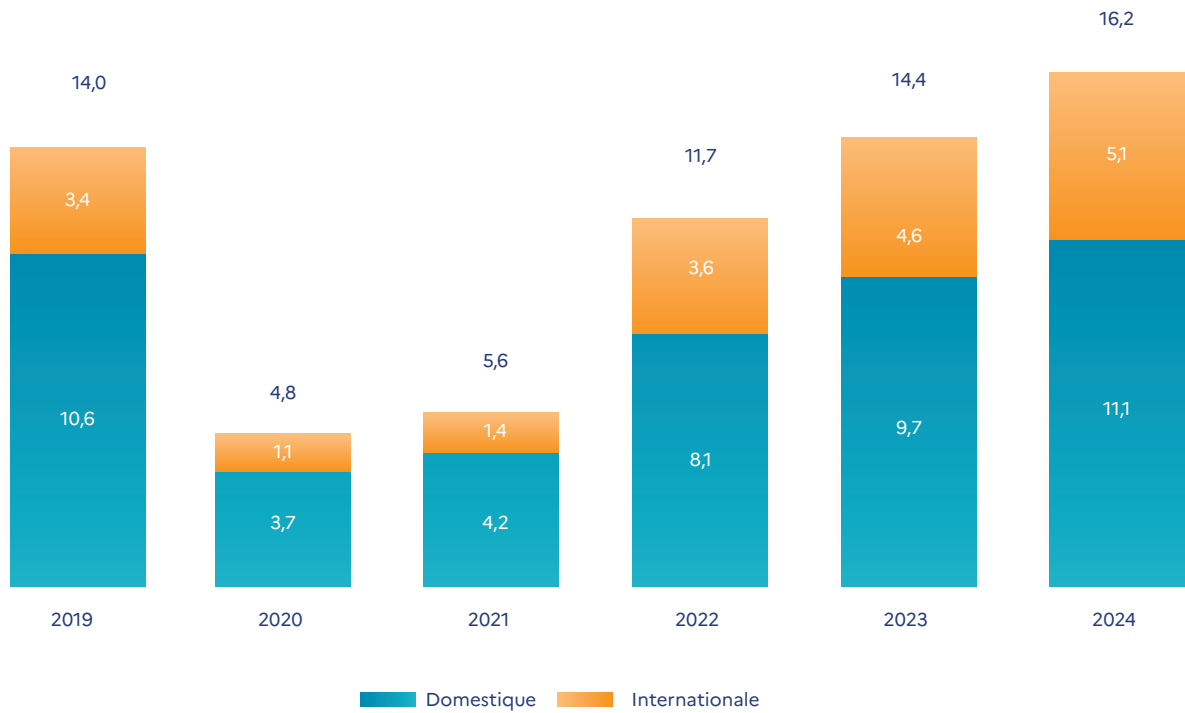
23,0 g
d'équivalent CO₂
par passager.km
(supérieurs aux rejets des passagers TER)

¹ Chiffres pour 2024, les chiffres pour 2025 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

*Au sens des unités urbaines

Fréquentation des autocars librement organisés et résultats financiers

NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS (MILLIONS)



Chiffres-clés 2024

16,2 M

de passagers
transportés

dont 11,1 M sur les
liaisons domestiques

6,0 € HT

de recette
par passager
aux 100 km

832

départs
quotidiens

16,3 € HT

de recette par passager
pour un trajet moyen de 274 km

4,2 Mds

de passagers.km

dont 3,0 Mds de passagers.km
domestiques

181 M€

de chiffre d'affaires
sur les liaisons
domestiques





Depuis 2015, l'ART accompagne l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs et veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé, au bénéfice des usagers. À ce titre, elle s'assure que les services librement organisés (SLO) disposent d'un accès effectif, équitable et suffisant aux infrastructures nécessaires à leur activité.

En 2025, le suivi du marché par le régulateur montre que, dix ans après sa libéralisation, le transport par autocar est devenu un mode incontournable de la mobilité interurbaine. Il combine à la fois des prix accessibles et un bilan environnemental favorable.

Pour accompagner son développement, l'ART a poursuivi son action afin de garantir un accès équitable des transporteurs aux gares routières. Elle a notamment accompagné près de 10 exploitants dans la définition et la mise en œuvre de leurs règles d'accès.

Soucieuse de faciliter le dialogue entre les parties prenantes, l'ART a également piloté un comité de concertation consacré à la gouvernance et à la planification de l'offre de gares routières.

Enfin, elle a accompagné les collectivités d'Île-de-France dans la réorganisation de l'accueil des SLO.

Suivre le marché des services librement organisés et leur contribution à une mobilité fluide et durable

L'ART observe le marché des services librement organisés afin de suivre l'évolution de l'offre, de la fréquentation et des prix, et d'évaluer les bénéfices de l'ouverture du secteur pour les usagers. Dix ans après sa libéralisation, les résultats de l'exercice 2025 confirment l'importance de ce mode de transport pour la mobilité des Français, son potentiel de développement et son excellent bilan environnemental.

En observant les évolutions du secteur pour en soutenir le développement

En 2025, l'observation du marché confirme le dynamisme du secteur des autocars librement organisés et son rôle croissant dans l'offre de mobilité nationale.

En juin 2025, l'ART a publié la dixième édition de son rapport d'observation. Celui-ci met en évidence trois faits marquants qui, pris ensemble, soulignent l'importance du transport par autocar dans l'offre de mobilité interurbaine.

► Premier fait :

Le transport par autocar reste l'un des modes de transport les plus abordables.

En 2024, le prix moyen d'un trajet par autocar s'élève à 6 euros pour 100 kilomètres, soit 18 euros pour un trajet de 300 km. En baisse après un niveau élevé en 2023, il reste légèrement supérieur à celui d'avant la crise sanitaire. Il reste toutefois parmi les modes de transport collectif avec des prix les plus faibles, confirmant le caractère compétitif de cette offre pour les usagers.



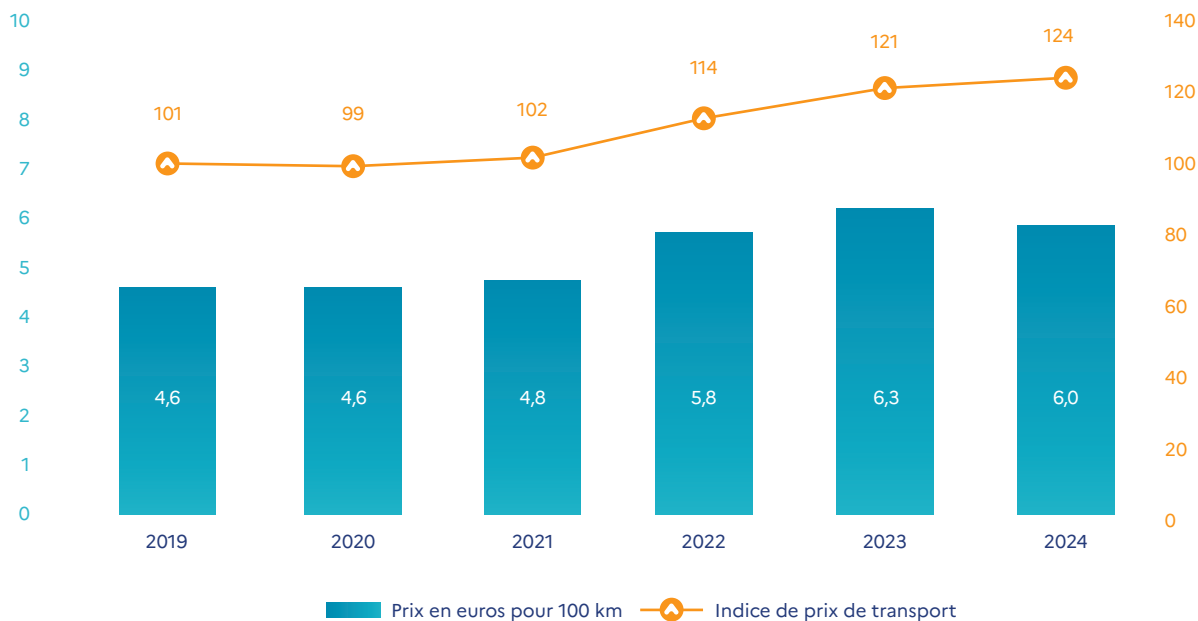
👉 **Deuxième fait :**

La dynamique de fréquentation continue de progresser. La fréquentation domestique dépasse désormais son niveau de 2019, avec plus de 11 millions de passagers transportés sur les seules liaisons domestiques. Cette reprise s'accompagne d'une progression continue de la fréquentation internationale, portant la fréquentation totale (domestique et internationale) à près de 18 millions de voyageurs en 2024, soit un niveau nettement supérieur à celui d'avant la crise sanitaire.

👉 **Troisième fait :**

Cette dynamique est particulièrement marquée sur les liaisons de 100 kilomètres ou moins. Le nombre de passagers sur ces liaisons dépasse pour la première fois son niveau de 2019 et atteint son plus haut niveau depuis l'ouverture du marché. Dans le même temps, l'offre se maintient à un niveau historiquement élevé, traduisant une consolidation de ce type de liaison dont le rôle est essentiel pour permettre un maillage fin des territoires.

EN 2024, LE PRIX DES AUTOCARS LIBREMENT ORGANISÉS RESTE MODÉRÉ



Une régulation des autocars longue distance à repenser ?

Après dix ans de mise en œuvre, la régulation des liaisons de moins de 100 kilomètres n'apparaît plus adaptée. À l'origine, le législateur avait souhaité encadrer la création de ces liaisons en permettant aux autorités organisatrices de mobilité (AOM) de saisir l'ART pour demander l'interdiction de certains projets de lignes. L'objectif était de prévenir un risque d'« écrémage », en évitant que le marché des SLO ne se concentre uniquement sur les lignes les plus rentables, au détriment des services conventionnés, souvent déficitaires, et susceptibles de fragiliser l'équilibre économique des services publics subventionnés.

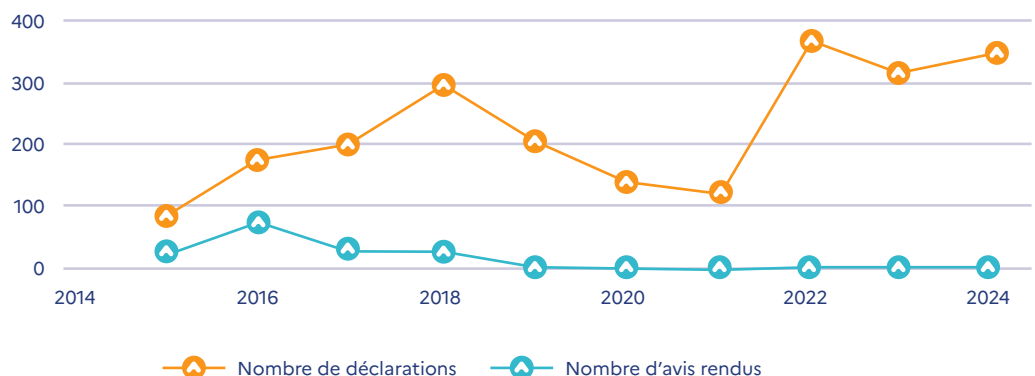
Le retour d'expérience de l'ART conduit à deux constats.

D'une part, les SLO n'ont pas fragilisé l'équilibre économique des services conventionnés.

Au contraire, ils contribuent à enrichir l'offre de transport en commun, en proposant des services complémentaires à l'offre conventionnée existante, sans solliciter le financement des collectivités concernées. Entre 2015 et 2020, l'ART a été saisie plus de 150 fois : dans près de 80 % des cas, il n'y a eu ni interdiction, ni limitation du service, conduisant ainsi à l'autorisation complète du SLO.

D'autre part, le cadre actuel impose aux opérateurs une charge administrative et des délais qui apparaissent excessifs au regard des enjeux de régulation. Depuis 2020, seules trois liaisons ont été examinées par l'ART à la suite d'une saisine d'AOM. Pourtant, les transporteurs doivent continuer à déclarer chaque nouvelle liaison deux mois avant sa mise en service, afin d'ouvrir ce délai de saisine. Près de 300 liaisons sont ainsi déclarées chaque année, pour un nombre très limité d'examens effectifs.

DEPUIS 2015, LE NOMBRE DE SAISINES DE L'ART A RAPIDEMENT DIMINUÉ



Ainsi, le dispositif gagnerait à être allégé en évoluant vers un contrôle ex post. L'AOM conserverait la faculté de saisir l'ART pour demander la limitation ou l'interdiction d'une liaison, si elle estime qu'elle porte atteinte à l'équilibre économique d'un service conventionné, après une période d'observation suffisante. Une telle évolution permettrait de fonder l'intervention sur des données réelles, et non plus sur les seules données prévisionnelles mobilisées aujourd'hui.

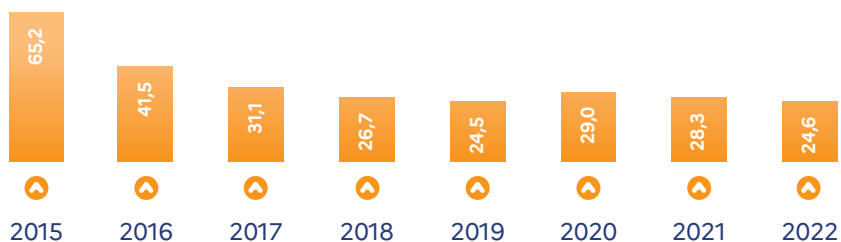
En éclairant sur le bilan environnemental du transport collectif par autocar longue distance

L'ART suit chaque année l'évolution des émissions de CO₂ du secteur. Dix ans après l'ouverture à la concurrence, le bilan environnemental du transport par autocar longue distance apparaît favorable.

L'autocar reste un mode de transport faiblement émetteur. Ses émissions sont nettement inférieures à celles de la voiture individuelle et comparables à celles du TER. En 2024, elles s'élèvent à 24,1 g d'équivalent CO₂ par passager-kilomètre. Ce chiffre, certes en légère hausse sur un an, demeure globalement stable depuis 2022.

Ce résultat s'explique notamment par le taux d'occupation élevé des autocars librement organisés, qui atteint 65 % en 2024. Ce niveau, stable par rapport aux années précédentes, reste supérieur à celui d'avant 2019. À titre de comparaison, le taux d'occupation des TER est nettement plus faible, en s'établissant à 34 %.

LES ÉMISSIONS PAR PASSAGERS DES AUTOCARS LIBREMENT ORGANISÉS SONT EN BAISSÉ DEPUIS 2015



Garantir un accès équitable aux infrastructures de transport routier et des conditions d'accueil satisfaisantes

En 2025, l'ART a veillé à garantir aux transporteurs un accès aux gares routières dans des conditions transparentes, équitables et adaptées. Elle a également poursuivi son observation de la qualité de service au sein de ces infrastructures, afin d'évaluer concrètement les conditions d'accueil des voyageurs.

En s'assurant que les transporteurs aient un accès équitable et adapté aux gares routières

L'ART privilégie une approche fondée sur le dialogue avec les acteurs du secteur, afin de garantir un accès transparent, équitable et adapté aux gares routières. En 2025, cette démarche a permis d'anticiper les difficultés opérationnelles et de traiter des problématiques d'accès concernant une dizaine de gares.

L'ART veille à ce que les gares routières soient accessibles aux transporteurs au juste prix et sans discrimination. À ce titre, les exploitants doivent publier leurs règles d'accès et les notifier à l'ART. Ces règles précisent notamment les modalités d'allocation des capacités, les conditions tarifaires et les services proposés. L'ART s'assure de leur conformité avec les principes de régulation, sans procéder à une validation formelle, mais en intervenant lorsque des situations problématiques sont identifiées.

Dans ce cadre, l'ART privilégie le dialogue avec les exploitants. Elle peut les accompagner dans la rédaction ou la révision de leurs règles d'accès, afin d'en garantir la conformité, tout en tenant compte des spécificités de chaque infrastructure. Cette approche favorise une meilleure appropriation

des règles par les acteurs et contribue à sécuriser, de façon pragmatique, les conditions d'accès pour les transporteurs.

En 2025, l'ART a accompagné près de 10 exploitants dans la mise en œuvre de leurs obligations. À titre d'illustration, les modalités de tarification du parking d'Étretat ont été clarifiées. Des échanges ont également été organisés entre l'exploitant de la gare routière de Toulouse et les transporteurs sur les pénalités appliquées en cas de retard, jugées excessives par ces derniers. Par ailleurs, les procédures d'affectation des créneaux horaires de la gare routière Jules Vernes, au sein du quartier d'affaires de La Défense, ont été précisées. Enfin, la gare routière de Gap est restée ouverte, la législation en vigueur l'imposant en l'absence d'alternative.

Certaines gares routières ont l'obligation de se doter de règles d'accès

Les règles d'accès aux gares routières : un cadre garantissant des conditions transparentes, objectives et non discriminatoires.

🕒 Qui est concerné ?

Les exploitants d'aménagements de transport routier régulés ont l'obligation de publier et notifier à l'ART leurs règles d'accès, dont l'objectif est d'assurer un accès équitable à l'infrastructure pour l'ensemble des transporteurs. Les aménagements régulés sont ceux qui sont payants ou sur réservation, dès lors qu'ils accueillent ou sont susceptibles d'accueillir des SLO.

🕒 Quels principes doivent être respectés pour élaborer et appliquer ces règles ?

Les règles d'accès doivent respecter les principes de transparence, d'objectivité et de non-discrimination (article L. 3114-6 du code des transports et décision de l'ART n° 2017-116 du 4 octobre 2017). Elles doivent s'appuyer sur des critères clairs et être appliquées de manière équitable à l'ensemble des transporteurs. Les prestations doivent être clairement présentées, qu'elles relèvent de l'offre de base ou de prestations complémentaires, ainsi que les tarifs associés. Une attention particulière doit être portée aux modalités d'allocation des capacités, notamment en cas de saturation, afin de garantir un traitement équitable des demandes et une utilisation optimale de l'infrastructure.

🕒 Comment sont rédigées les règles d'accès ?

Les règles d'accès doivent être structurées de manière claire, complète et intelligible pour les utilisateurs. Elles présentent notamment l'infrastructure et ses capacités, décrivent les services proposés, les modalités d'accès (procédure de demande et allocation des capacités) ainsi que les conditions tarifaires. Elles précisent également les conditions d'utilisation de l'aménagement et s'accompagnent de documents opérationnels (par exemple, formulaires de demandes d'accès, contrats types).

🕒 La tarification : quelles sont les règles à respecter ?

Les tarifs d'accès aux gares routières doivent être fondés sur les coûts du service rendu. Les éventuelles différenciations tarifaires doivent reposer sur des critères objectifs liés à l'usage de l'infrastructure, et non sur la nature des services.

En observant l'évolution de la qualité de service en gare

Mesurer la qualité de service est un prérequis pour identifier les actions à mener pour l'améliorer. C'est pourquoi l'ART a mis en place un dispositif d'observation de la qualité de service dans les gares routières.

La qualité des services offerts dans les gares routières est un enjeu structurant pour le secteur. L'expérience voyageur dépend directement du niveau d'équipement en gare, de la centralité de cette dernière et de sa connexion avec les transports en commun. Aujourd'hui considérée comme insuffisante, l'amélioration de la qualité de service apparaît comme un levier essentiel pour le développement du transport par autocar.

L'ART identifie neuf types de services ou d'équipements nécessaires dans une gare routière importante : présence de personnel sur le site, information dynamique, billetterie (borne ou guichet), salle d'attente, sanitaires, distributeurs de boissons, restauration, accès wifi et salle de repos réservée aux conducteurs.

Or, les résultats du dispositif de suivi mis en place par l'ART montrent des lacunes importantes. Sur les dix gares les plus fréquentées par les SLO, cinq ne remplissent pas la moitié de ces critères. Seules les gares de Marseille Saint-Charles et Toulouse remplissent la totalité ou la quasi-totalité des critères. Six gares sur dix proposent des dispositifs d'information dynamique (à l'exemple des gares de Grenoble et de La Défense) et cinq mettent à disposition des usagers une offre de billetterie (par exemple, les gares de Bercy ou de Montpellier). À l'inverse, certaines gares présentent des conditions d'accueil insuffisantes : la gare de Lille Europe, pourtant cinquième en France avec près de 1 million de voyageurs par an, se limite à un simple arrêt sur la chaussée.

ÉQUIPEMENTS DISPONIBLES DANS LES 10 GARES ROUTIÈRES LES PLUS FRÉQUENTÉES DE FRANCE (GARES CLASSÉES PAR NIVEAU DE FRÉQUENTATION)

	Personnel sur site	Information dynamique	Billetterie	Salle d'attente	Sanitaires	Distributeur de boissons	Restauration	Accès wifi	Salle de repos conducteurs
Paris Bercy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Lyon Perrache	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✓	✗
Grenoble	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Marseille Saint Charles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Toulouse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Lille-Europe	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Terminal Jules Verne	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Anncy	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Nantes Haluchère	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗
Aéroport de Nice	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗

Accompagner les acteurs du secteur pour diffuser les bonnes pratiques et améliorer la qualité de service en gare

L'ART accompagne les acteurs du secteur dans l'évolution de l'offre de gares routières, en favorisant le dialogue entre les parties prenantes. En 2025, elle a animé des discussions au sein de son comité de concertation sur les enjeux de gouvernance et de planification. Elle a également finalisé les travaux relatifs à la réorganisation de l'accueil des services librement organisés en Île-de-France.

En créant un espace d'échange dédié au secteur

L'ART a animé en 2025 les travaux du comité de concertation des gares routières sur la gouvernance des gares routières. L'ART s'appuie sur ce comité, qui réunit les acteurs du secteur, pour approfondir certaines thématiques. Après des premiers travaux dédiés à l'information et la billetterie multimodales en gare routière, les réflexions ont porté en 2025 sur les enjeux de gouvernance et de planification de l'offre, dans un contexte marqué notamment par la fermeture de la gare routière de Bercy. Ces travaux donneront lieu à un rapport, dont la publication est prévue mi-2026.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DU COMITÉ DE CONCERTATION LORS
DES 4^E RENCONTRES DES GARES ROUTIÈRES EN AVRIL 2026



Travaux du comité de concertation sur la gouvernance des gares routières : quels enseignements tirer ?

👉 ENSEIGNEMENT N°1 : la gouvernance du secteur doit être consolidée

La gouvernance des gares routières est ambiguë et varie d'un territoire à l'autre. Selon les territoires, l'exploitant peut être l'AOM locale, la région ou même la commune. Pour les transporteurs, notamment les SLO, l'interlocuteur n'est pas toujours clairement identifié, ce qui complique leur accueil, alors même qu'ils peuvent représenter une part importante du trafic.

La désignation d'un acteur pilote permettrait de clarifier les rôles et d'améliorer la coordination. Ainsi, les travaux préconisent de confier, en priorité, l'organisation de l'accueil des SLO à l'AOM locale dans les grandes agglomérations, tout en laissant la possibilité à une région d'exploiter une gare routière lorsque cela est pertinent.

👉 ENSEIGNEMENT N°2 : une véritable planification territoriale doit être construite

La planification de l'offre de gares routières reste limitée : les documents existants – SRADDET² et plans de mobilité – traitent peu les gares routières et n'intègrent ni programmation claire, ni projection des besoins. Cette situation freine l'anticipation des besoins liés au développement des SLO et l'adaptation des infrastructures.

Une planification à deux niveaux serait souhaitable : le niveau régional fixe les orientations stratégiques, tandis que le niveau local les met en œuvre. Les travaux recommandent également de doter les collectivités d'outils communs, comme un schéma directeur des gares routières.

👉 ENSEIGNEMENT N°3 : le modèle économique reste à consolider

Le modèle économique des gares routières reste à consolider, certaines infrastructures présentant encore une situation financière fragile. Les travaux du comité montrent que les taux de couverture des coûts varient fortement selon les gares. Parfois, les redevances d'accès ne suffisent pas à couvrir les charges d'exploitation, ce qui conduit les collectivités à subventionner ces aménagements.

L'amélioration de cet équilibre passe notamment par une meilleure gestion contractuelle et par une valorisation accrue des espaces en gare. Elle suppose également de porter une attention particulière à la qualité de service, levier direct de recettes. Enfin, le partage des bonnes pratiques entre acteurs constitue un facteur clé pour améliorer durablement le fonctionnement économique des gares.

² Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires.

En accompagnant, par la concertation, la réorganisation de l'accueil des SLO en Île-de-France

Penser l'accueil des autocars librement organisés à l'échelle d'une agglomération est essentiel pour répondre aux enjeux du secteur tout en tenant compte des contraintes du territoire. En 2025, l'ART a participé à l'achèvement de la réorganisation des gares routières franciliennes, en éclairant les débats des parties prenantes.

Depuis 2024, l'ART anime une concertation entre les collectivités franciliennes et les transporteurs afin de définir une stratégie d'accueil des services librement organisés en Île-de-France. Dans un contexte de forte croissance de la fréquentation et face à la volonté de la Mairie de Paris de réduire le volume d'autocars à la gare de Bercy, l'objectif était d'identifier des sites alternatifs pour mieux rééquilibrer les trafics. Les travaux ont permis d'établir un scénario en deux temps. À horizon de cinq ans, le trafic serait maintenu à Paris, réparti entre la gare routière existante de Bercy et la nouvelle gare routière de Pershing, à Porte Maillot.

Au-delà, il serait réparti entre deux infrastructures pérennes : Pershing et un site situé à Saint-Denis, dans le quartier de Pleyel.

L'année 2025 a été consacrée aux modalités de mise en œuvre concrète de ce scénario. Le préfet de la région Île-de-France a ainsi conduit une démarche collective, transparente et pragmatique, appuyée sur des visites de terrain. L'ART a accompagné cette démarche tout au long de l'année, en jouant un rôle de tiers de confiance et en apportant son expertise sectorielle.

PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DU COMITÉ DE CONCERTATION LORS DES 4^E RENCONTRES DES GARES ROUTIÈRES EN AVRIL 2026



La gare de Pershing, inaugurée à la mi-décembre 2025, a ainsi marqué la première étape de la réorganisation de l'accueil des SLO. De nouveaux accès ont été créés, des cheminements piétons sécurisés ont été aménagés et les circulations des autocars ont été repensées. De nouveaux

équipements d'accueil des voyageurs ont également été installés, comprenant une billetterie, des sanitaires et des abris. Les transporteurs FlixBus et BlaBlaCar ont progressivement reporté une partie de leur trafic de Bercy vers Pershing.



La parole à...

Emmanuelle GAY

Directrice régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France



Comment la DRIEAT intervient-elle dans le développement et l'organisation des gares routières en Île-de-France et comment veille-t-elle à leur intégration sur le territoire et à une articulation efficace entre les différents services de transport ?

La DRIEAT a pour mission de mettre en œuvre de façon intégrée en Île-de-France les politiques publiques des transports, de l'aménagement et de l'environnement. Dans le domaine des transports, elle pilote notamment différents dispositifs de financement, accompagne les projets de transports collectifs, et gère et exploite le réseau routier national non concédé. Par sa vision globale et ces actions, elle contribue au développement d'un réseau de transport performant, qui fait le lien entre toutes les mobilités.

En l'absence de gouvernance établie pour les gares destinées aux cars exploités en services librement organisés (SLO), la réflexion sur le devenir des services exploités en gare routière de Bercy a été confiée par le Ministre des Transports au Préfet de Région avec l'appui de la DRIEAT. Elle fait suite à la mission menée en 2024 par l'ART sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France. Rassemblant l'ensemble des protagonistes (collectivités, opérateurs, AOM), et menée avec le soutien de l'ART, elle a permis de dégager des solutions pragmatiques, à organiser dans la durée,

pour accueillir de manière satisfaisante et stable les services SLO en Île-de-France.

Comment avez-vous perçu le rôle de l'ART dans les travaux relatifs à l'accueil des services librement organisés en Île-de-France et, plus généralement, dans l'accompagnement d'une concertation de cette nature ?

La concertation et la mission préalable menées en 2023-2024 par l'ART ont été structurantes pour déterminer un cadre de travail au niveau régional. Elles ont clairement posé les termes techniques, juridiques, financiers et organisationnels nécessaires à la réflexion, en s'attachant à examiner les sites potentiels de développement de nouvelles gares routières en Île-de-France.

Quand la réflexion sur le devenir des SLO de Bercy lui a été confiée, le Préfet de région a donc souhaité associer l'ART comme expert du domaine et garant d'un équilibre des attentes de chaque partie prenante. L'ART a apporté une vision stratégique, tout en rentrant dans le détail site par site, et en disposant d'éléments de comparaison avec d'autres cas d'usages à l'échelle européenne.

Le travail mené a abouti à une adhésion collective des parties prenantes, avec une solution de transfert d'activité du site de Bercy en plusieurs étapes comme recommandé par l'ART.



Quels sont, pour la DRIEAT, les principaux points d'attention liés à la gare de Bercy et à la mise en œuvre d'une solution alternative, à court terme comme à plus long terme ?

Pour la gare de Pershing à Porte Maillot à Paris, outre la nécessité de concilier les différents usages de la gare tout en accueillant les voyageurs dans de bonnes conditions, l'enjeu a été de déterminer avec les opérateurs la bonne distribution des

quais disponibles et l'optimisation de leur emploi afin de délester au mieux le site de Bercy. Ce point a nécessité une analyse partagée des situations. La question du gestionnaire de site et de son modèle économique sera également déterminante pour le site complémentaire, en fonction des usages recherchés (stationnement longue durée, desserte, en associant ou non d'autres opérateurs). L'enjeu est aussi celui des correspondances et donc du lien avec le reste du réseau de transport, ferroviaire ou routier, et celui de l'insertion urbaine.



Réguler les grands aéroports français

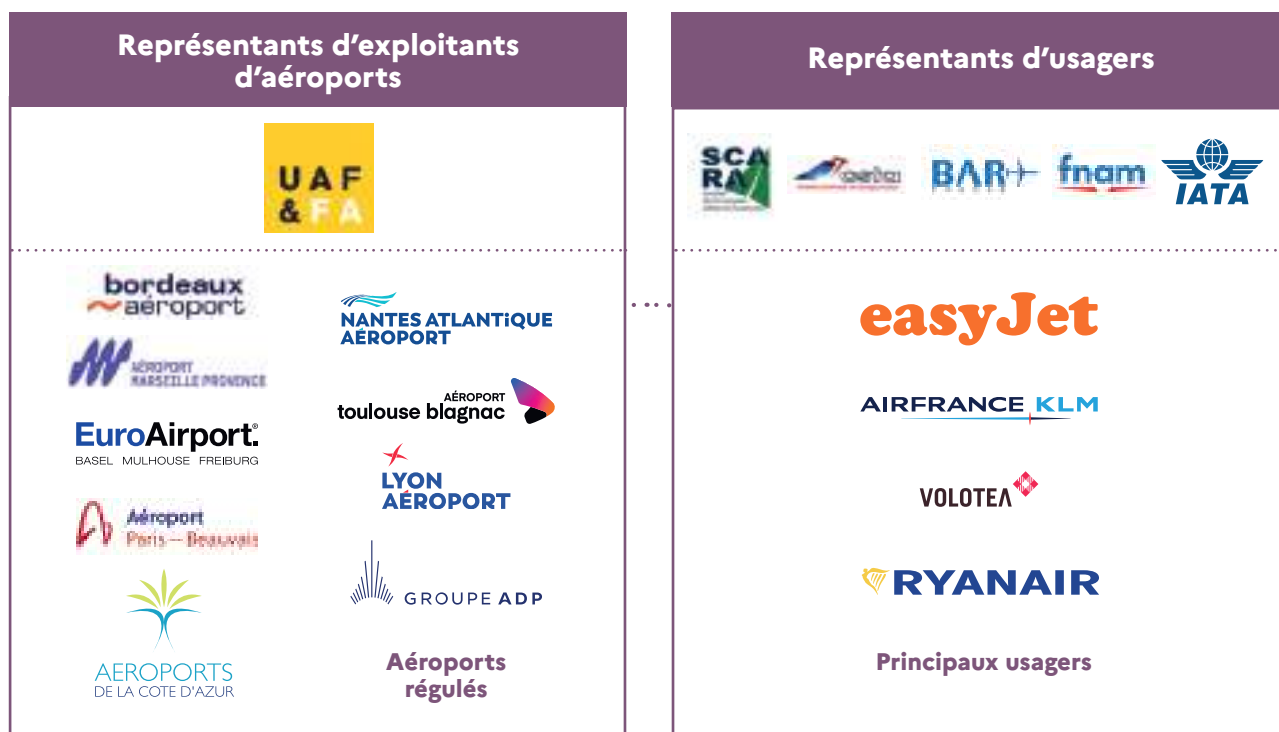


Panorama

Depuis sa prise de compétence en 2019, l'ART a œuvré à la consolidation et à la clarification du cadre de régulation des tarifs des redevances aéroportuaires, dans l'intérêt de l'ensemble des acteurs du secteur.



L'ART au sein d'un écosystème comprenant de multiples acteurs



Autorité
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS



L'Autorité de régulation des transports :

- ▶ Régule les redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français.
- ▶ Assure une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence.
- ▶ Fixe, par une décision réglementaire, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable entre les activités régulées et celles qui ne le sont pas.



Direction générale
de l'aviation civile

La répartition du trafic passager aérien en 2025

En 2025, le trafic des aéroports régulés par l'ART (181,2 millions de passagers) représente 86,1 % du trafic passagers commerciaux des aéroports français (210,5 millions de passagers).



13
aérodromes
régulés



181,2 M
de passagers (2025)



86,1 %
du trafic commercial
passager (2025)

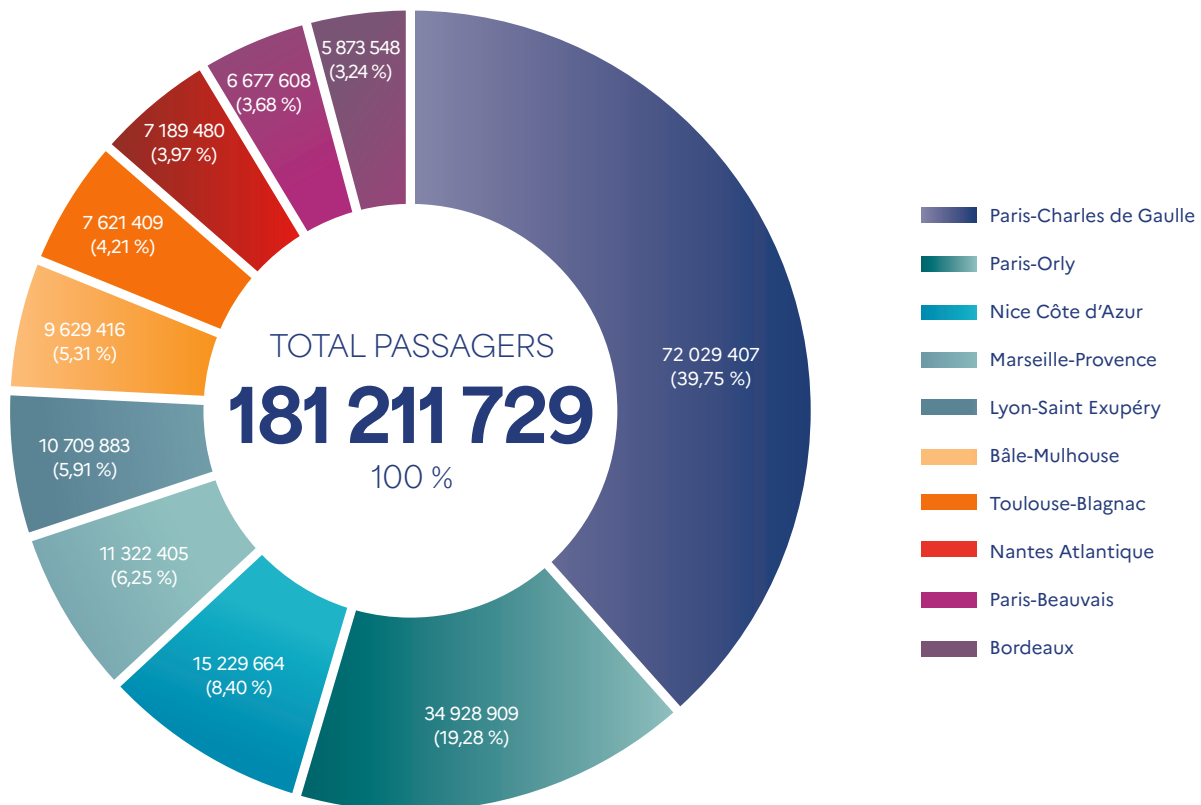


94 %
du transport
de fret aérien
(en tonnes de fret, en 2025)



Aéroports	Passagers	%
Paris-Charles de Gaulle	72 029 407	39,75 %
Paris-Orly	34 928 909	19,28 %
Nice Côte d'Azur	15 229 664	8,40 %
Marseille-Provence	11 322 405	6,25 %
Lyon-Saint Exupéry	10 709 883	5,91 %
Bâle-Mulhouse	9 629 416	5,31 %
Toulouse-Blagnac	7 621 409	4,21 %
Nantes Atlantique	7 189 480	3,97 %
Paris-Beauvais	6 677 608	3,68 %
Bordeaux	5 873 548	3,24 %
Total des aéroports régulés : 181 211 729		

TRAFIC PASSAGERS PAR AÉROPORT
(RÉPARTITION PAR NOMBRE DE PASSAGERS)



Source : UAF

Chiffres-clés 2025



9

exploitants
d'aéroports régulés



5

décisions adoptées par l'ART
en réponse à des demandes d'homologation
annuelle, dont 3 homologations
et 2 refus d'homologation



2

avis motivés
adoptés par l'ART

sur des avant-projets de contrat
de régulation économique (CRE)



3

avis sur des projets de
textes réglementaires



1

rapport de suivi
économique et financier
des aéroports (SEF)



23

auditions par
le collège de l'ART,
dont 11 auditions d'exploitants
d'aéroports, 11 auditions d'usagers
ou de représentants d'usagers
et 1 de la DGAC



2

clôtures de procédures
de recherche
et de constatation
de manquements

L'ART est compétente pour assurer la régulation économique des grands aéroports français. À ce titre, elle homologue sur une base annuelle les tarifs des redevances payées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports. Les aéroports peuvent également s'engager dans une régulation pluriannuelle avec la conclusion de contrats de régulation économiques (CRE) avec l'État, dont l'objet est de programmer les investissements et de déterminer les modalités d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires sur la durée du contrat. L'entrée en vigueur de ces contrats est soumise à l'avis conforme de l'ART, qui peut par ailleurs rendre un avis consultatif, en amont, sur l'avant-projet de CRE, à la demande du ministère chargé de l'aviation civile, dans les conditions fixées par le code des transports.

En 2025, l'ART a franchi une étape majeure en mettant en œuvre ses nouvelles compétences issues de la réforme du cadre de régulation. Elle a rendu en juillet 2025 ses premiers avis simples sur les avant-projets de CRE des aéroports de Toulouse-Blagnac

et de Marseille-Provence. Par ailleurs, les prérogatives de l'ART ont été élargies par la loi DDADUE du 30 avril 2025¹. Elle est ainsi désormais compétente, notamment pour émettre des avis simples sur les projets de textes réglementaires relatifs au cadre de régulation aéroportuaire : l'ART a rendu ses trois premiers avis en la matière au cours de l'année 2025. Enfin, dans le cadre des homologations annuelles des tarifs des redevances aéroportuaires qui lui sont soumis, l'ART a maintenu sa vigilance pour protéger les compagnies aériennes contre tout risque de tarifs excessifs ou injustifiés eu égard à la sur-rémunération éventuelle des exploitants d'aéroports, et a clôturé deux procédures en recherche et en constatation de manquements.



¹ Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 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.

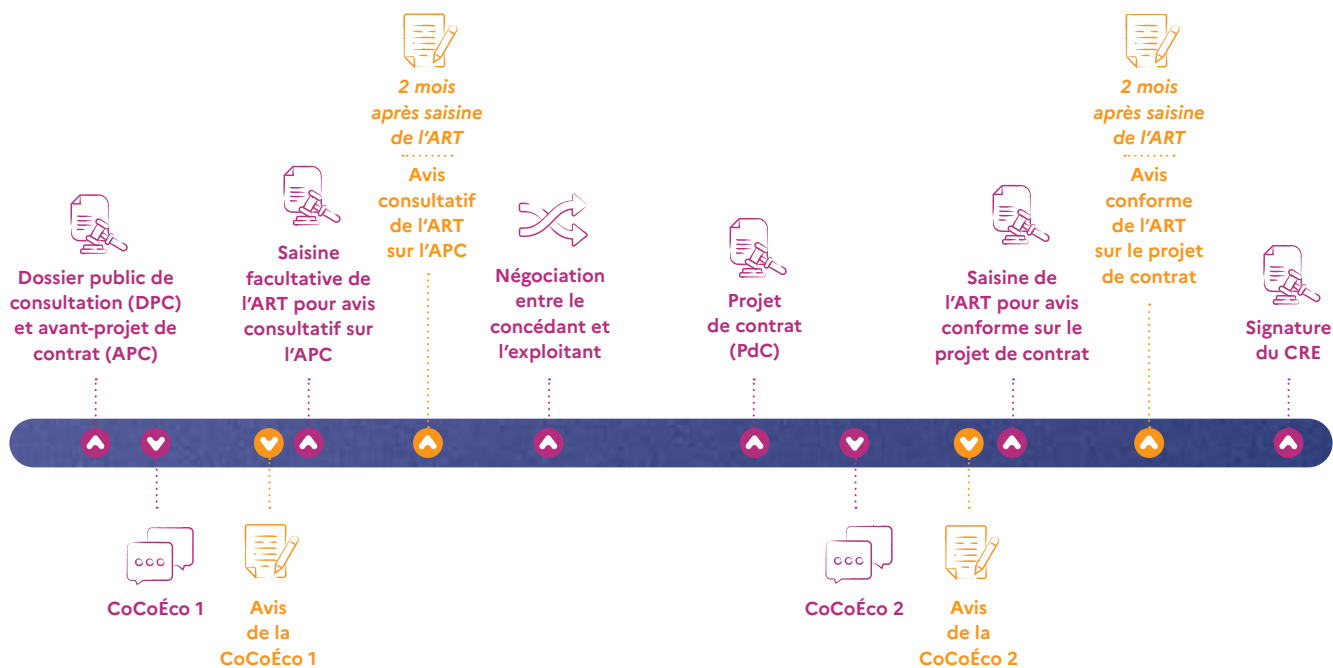
Favoriser une régulation aéroportuaire pluriannuelle au bénéfice de tous les acteurs

Une régulation tarifaire pluriannuelle offre une meilleure visibilité aux exploitants et aux usagers, facilitant ainsi la planification et le financement des investissements de long terme. Dans cet objectif, la réforme du cadre de régulation aéroportuaire, initiée fin 2023, doit permettre un meilleur partage des risques entre les aéroports et les compagnies aériennes, une intervention renforcée du régulateur, ainsi qu'une meilleure articulation entre le cadre de régulation économique et celui des concessions aéroportuaires.



La réforme du cadre de régulation aéroportuaire

La loi « DDADUE » du 22 avril 2024² avait marqué une première étape importante dans le processus d'élaboration des contrats de régulation économique (CRE) dans le secteur aéroportuaire. Son article 24 avait en effet introduit une nouvelle compétence permettant à l'ART de rendre un avis simple sur les avant-projets de CRE, afin d'éclairer les futures négociations entre le ministère chargé de l'aviation civile et les exploitants d'aérodromes.



² Loi n° 2024-364 du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole.

APC : avant-projet de contrat.

PdC : projet de contrat

CoCoÉco : Commission Consultative Économique

La loi « DDADUE » du 30 avril 2025 permet désormais un meilleur alignement des périodes tarifaires pluriannuelles sur les besoins industriels des aéroports. De fait, son article 26 permet d'allonger à dix ans la durée des contrats de régulation économique (CRE) pour les adapter aux horizons de financement des infrastructures dans le cadre d'un projet industriel nécessitant une durée plus longue pour la réalisation des investissements ou lors d'une nouvelle mise en concession.

- La durée des CRE de cinq années peut être allongée jusqu'à dix ans lorsque « les spécificités du projet industriel de l'exploitant de l'aérodrome le justifient au regard de la durée de réalisation des investissements et de leur montant ».

- La durée du premier CRE conclu concomitamment à la signature d'un contrat de concession peut être de dix ans (article L. 6325-2 du code des transports). Cette durée est justifiée par la nécessité de présenter au concessionnaire des perspectives financières sur un terme suffisamment long, correspondant à l'horizon temporel des financements nécessaires aux contrats de concession, qui peuvent prévoir, outre les dépenses liées à l'exploitation et à la maintenance, des investissements importants dans les infrastructures aéroportuaires.

Afin de mieux encadrer l'allongement de la durée des CRE, la loi soumet les choix de l'exploitant et de l'État à un contrôle plus étroit et plus précoce du régulateur.

- **Le recours à une durée dérogatoire pouvant aller jusqu'à dix ans est, lorsqu'il est justifié par le projet industriel de l'exploitant, soumis à l'avis conforme de l'ART, qui se prononce « sur l'adéquation de cette durée au projet industriel proposé par l'exploitant » (III de l'Article L. 6327-3 du code des transports).**
- **La poursuite de l'exécution du CRE quatre ans après le début d'exécution du CRE est également soumise à l'avis conforme de l'ART.** Cet avis, prévu à l'article L. 6325-2 du code des transports, intervient après la consultation des usagers, afin de leur présenter les évolutions du projet industriel, les écarts observés par rapport aux prévisions initiales du contrat, et les ajustements réalisés en application des stipulations de ce dernier.

Le cahier des charges de la concession est soumis à un avis simple de l'ART afin d'assurer la cohérence du cadre concessif avec le cadre réglementaire. Lors d'une mise en concession, la loi prévoit ainsi désormais que « l'autorité concédante transmet le cahier des charges de la concession à l'Autorité de régulation des transports simultanément à l'ouverture de

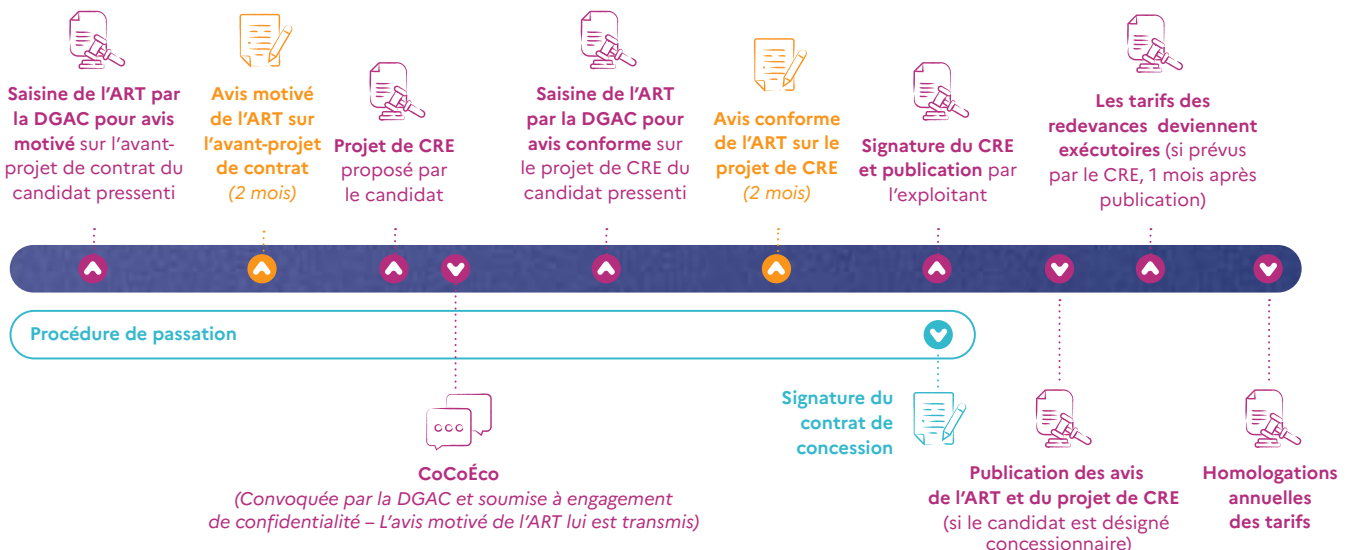
l'accès aux documents de la consultation. L'Autorité de régulation des transports émet un avis motivé sur le cahier des charges. » (Article L. 6327-3, I du code des transports).

Afin de concilier régulation et secret des affaires durant les procédures de passation, la loi introduit un régime de confidentialité pour les avis de l'ART sur l'avant-projet de CRE relatif à l'offre du candidat retenu. La loi dispose désormais que, par dérogation au principe général de publicité des avis de l'ART, l'avis de l'ART « sur ledit avant-projet n'est rendu public qu'après la signature du contrat de concession et uniquement si le candidat a été désigné comme concessionnaire de l'aéroport à l'issue de la procédure » (Article L. 6327-3, I du code des transports).

Afin de donner de la visibilité sur les conditions dans lesquelles elle se prononcera, au cours de la quatrième année du CRE, sur la poursuite de son exécution au-delà de cinq ans, l'ART engagera, au cours de l'année 2026, une consultation publique à ce sujet et précisera, dans des lignes directrices, la méthodologie qu'elle entendra appliquer.

L'ART intervient dans le cadre de la passation des contrats de concession aéroportuaire

La loi dite « DDADUE » du 30 avril 2025 a confié à l'ART des compétences nouvelles dans le cadre de la passation des contrats de concession aéroportuaire : un pouvoir d'avis « motivé » et « conforme » sur les avant-projets et projets de CRE du candidat retenu.



Les décrets n° 2025-377 et n° 2025-378 du 25 avril 2025 simplifient le processus d'élaboration des CRE et renforcent l'intervention des usagers dans leur conception.

L'adoption des décrets n° 2025-377 et n° 2025-378 marque une étape décisive dans la modernisation de la régulation aéroportuaire française, parachevant la refonte du cadre juridique engagée par la loi « DDADUE » en avril 2024. En clarifiant la procédure d'élaboration des CRE et en y associant plus étroitement les compagnies aériennes, ces décrets facilitent le recours à cet instrument permettant une visibilité pluriannuelle sur les tarifs.

► **L'évolution majeure introduite réside dans la mise en place d'une consultation des usagers en deux étapes clés, garantissant leur participation effective tout au long du processus.**

► **Dans un premier temps**, l'exploitant doit solliciter l'avis de la commission consultative économique (CoCoÉco) dès la publication

de l'avant-projet de CRE et du dossier public de consultation par l'exploitant. Cette phase permet aux transporteurs aériens d'analyser les hypothèses de trafic, les programmes d'investissements et les objectifs de qualité de service avant que les négociations avec l'État ne s'engagent.

► **Dans un second temps**, une fois la négociation achevée, l'exploitant doit soumettre le projet de contrat à un nouvel avis de la CoCoÉco, permettant aux usagers d'apprécier les évolutions obtenues.

► **Par ailleurs, le décret n° 2025-377 introduit une exigence de transparence accrue sur les « accords commerciaux »** : les exploitants ont désormais l'obligation de transmettre aux membres de la CoCoÉco des informations détaillées sur les contreparties financières accordées aux transporteurs pour développer le trafic, ainsi qu'un bilan annuel anonymisé de ces mesures.

L'arrêté du 12 août 2025 renforce les exigences de transparence entre les aéroports et les compagnies aériennes.

L'arrêté du 12 août 2025 a renforcé les exigences de transparence auxquelles sont soumis les exploitants d'aérodromes et les transporteurs aériens lors des consultations annuelles. Outre la reprise des informations déjà prévues par l'arrêté du 16 janvier 2012 abrogé, l'arrêté renforce la transparence par rapport à la version précédente. Il précise la nature et le calendrier des informations qui doivent obligatoirement être transmises aux usagers membres de la CoCoÉco, avant toute modification ou fixation des tarifs des redevances, ces informations servant en effet de base à la détermination des tarifs des redevances (article L. 6325-7 du code des transports).

Le dossier devant être transmis aux membres de la CoCoÉco en amont de sa séance inclut désormais une ventilation plus détaillée des données financières prévisionnelles, un état d'avancement



plus rigoureux des programmes d'investissement passés et futurs et une transparence sur les accords commerciaux bilatéraux conclus entre l'aéroport et certaines compagnies aériennes.

- ▶ **Sur le plan financier**, l'exploitant doit désormais fournir des données prospectives, incluant les prévisions de coûts et de résultats opérationnels pour la période tarifaire à venir, là où l'arrêté de 2012 se limitait essentiellement aux données historiques du dernier exercice. L'arrêté confirme également explicitement l'obligation de communiquer le coût moyen pondéré du capital (CMPC) ;
- ▶ **Les exigences relatives aux investissements sont également plus détaillées** : pour chaque opération majeure, l'exploitant doit préciser

le coût global estimé, le calendrier (début et mise en service) et le résultat attendu sur la qualité de service, un critère qui n'était pas formellement requis en 2012 ;

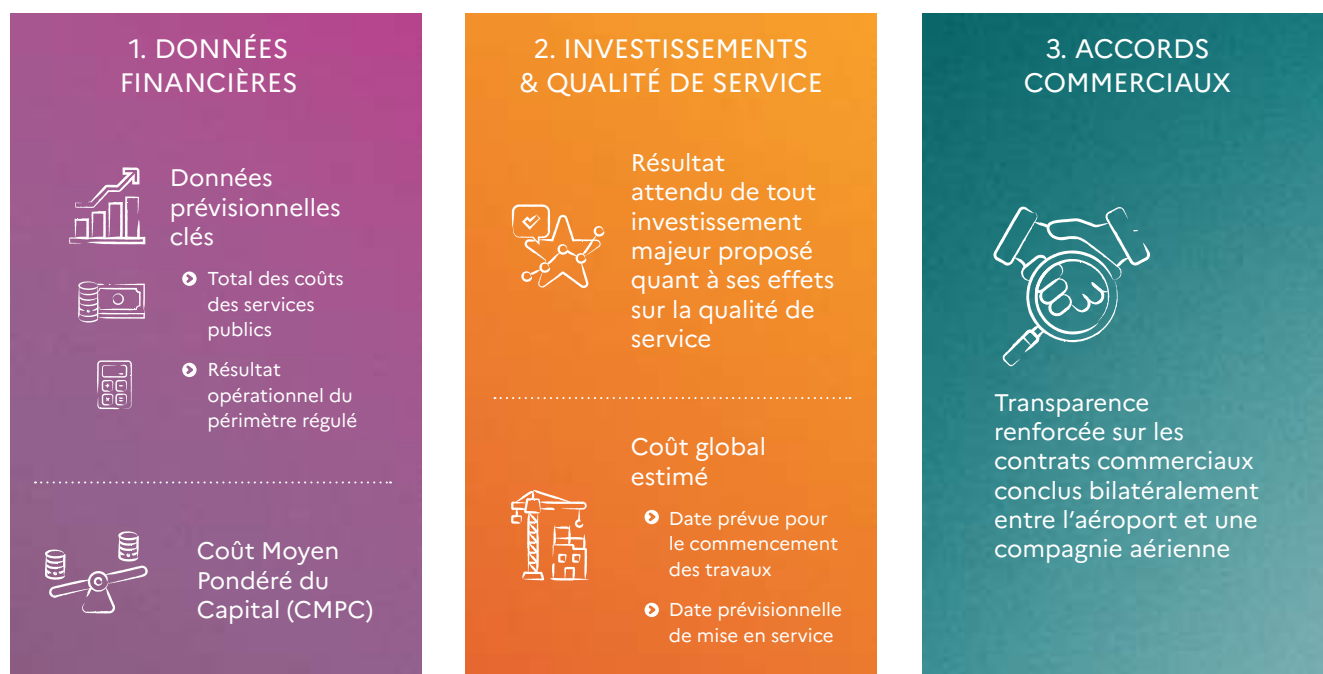
- ▶ **Sur le volet de la transparence relative aux accords commerciaux bilatéraux entre l'exploitant d'aéroport et certains transporteurs**, l'exploitant doit désormais présenter un bilan annuel anonymisé des contreparties financières (incitations commerciales) versées aux transporteurs pour développer le trafic.

Cette réforme s'inscrit dans un cadre de réciprocité, exigeant également des transporteurs aériens qu'ils partagent leurs propres prévisions d'activité pour affiner les prévisions de l'exploitant d'aéroport.

INFOGRAPHIE À TITRE INDICATIF SOULIGNANT LES PRINCIPAUX NOUVEAUX ÉLÉMENTS À COMMUNIQUER EN COCOÉCO

Arrêté de 2025 : une transparence accrue pour la CoCoÉco

En remplacement du décret de 2012



L'ART a rendu ses premiers avis simples sur les projets de contrats de régulation économique (CRE) des aéroports de Toulouse-Blagnac et Marseille-Provence

L'année 2025 marque la mise en œuvre effective de la réforme du cadre de régulation avec l'élaboration de deux premiers avant-projets de CRE des aéroports de Toulouse-Blagnac³ (ATB) et Marseille-Provence⁴ (AMP) et la publication des avis simples de l'ART sur ces avant-projets.



L'ART a publié le 9 avril 2026 les avis conformes favorables, assortis de réserves, qu'elle a rendus sur ces deux projets de CRE⁵. Ces contrats, signés les 30 mars 2026 pour l'aéroport de Marseille-Provence et le 31 mars 2026 pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac, définissent les trajectoires d'investissement et d'évolution des redevances aéroportuaires pour la période allant du 1^{er} mai 2026 au 31 décembre 2030.

Ces deux contrats reposent sur des mécanismes pluriannuels d'encadrement de l'évolution des

redevances, indexés sur l'inflation et modulés par différents facteurs d'ajustement : trafic, investissements, qualité de service et résultats des activités commerciales. Ils constituent les premiers avis rendus dans le cadre de la réforme de la régulation aéroportuaire engagée fin 2023, qui vise à renforcer la visibilité pluriannuelle et à mieux articuler les niveaux tarifaires avec les besoins de financement des investissements, la maîtrise des coûts et la qualité du service rendue par les exploitants d'aéroports.

³ Avis n° 2025-058 du 10 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2026-2030.

⁴ Avis n° 2025-063 du 24 juillet 2025 relatif à l'avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille-Provence pour la période 2026-2030.

⁵ Avis n° 2026-026 du 19 mars 2026 pour la société Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) et avis n° 2026-029 du 24 mars 2026 pour la société Aéroport de Marseille-Provence (AMP).

Des réserves ciblées pour sécuriser les contrats et garantir la juste rémunération des capitaux sur toute leur durée d'exécution

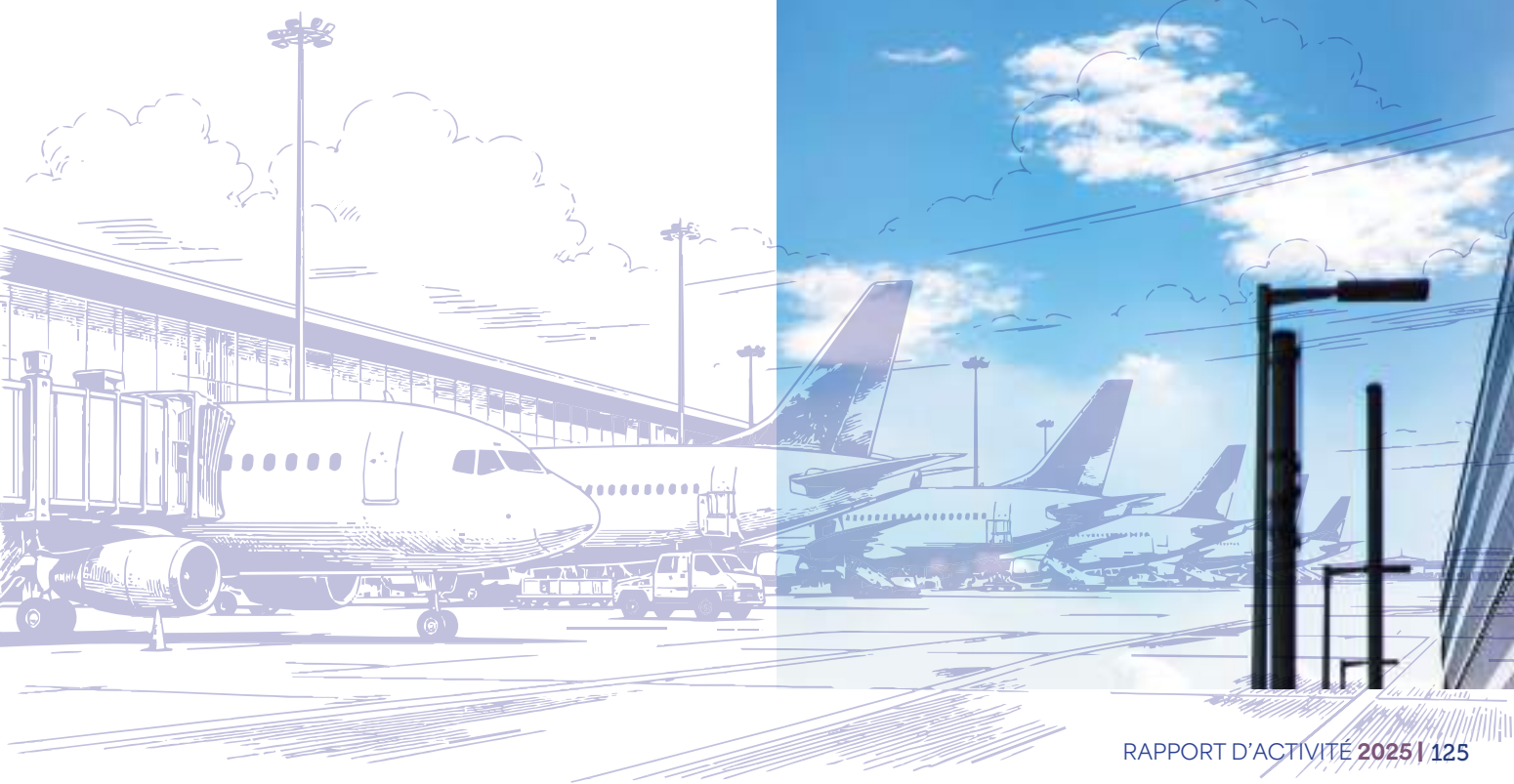
L'ART a assorti ses avis de réserves, dont la levée conditionne leur caractère favorable. Ces réserves sont sans incidence sur les trajectoires tarifaires et visent à sécuriser juridiquement les contrats en garantissant le respect du principe de juste rémunération des capitaux investis. Elles portaient principalement sur :

- **les clauses de révision et de résiliation**, afin d'en encadrer strictement le champ et d'éviter toute remise en cause excessive de l'équilibre contractuel ;
- **les modalités d'évolution des trajectoires d'investissement**, qui devront être soumises à l'approbation de l'ART dès lors qu'elles conditionnent la mise en œuvre de mécanismes incitatifs à la performance susceptibles d'affecter les trajectoires tarifaires ;
- **les mécanismes d'apurement des comptes d'ajustement tarifaire**, afin d'en assurer la pleine restitution aux usagers dans le respect du cadre juridique.

Des recommandations pour la mise en œuvre des CRE et la préparation des futurs contrats

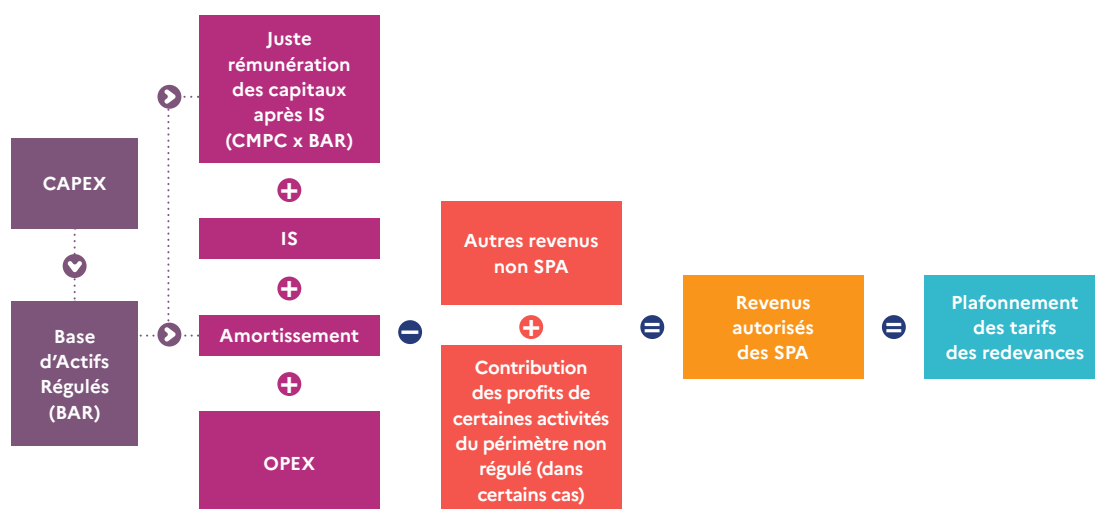
Au-delà des réserves qu'elle a émises, l'ART a formulé plusieurs recommandations à l'attention de l'État et des exploitants, afin d'accompagner la mise en œuvre des CRE lors des homologations tarifaires annuelles et d'améliorer la préparation des futurs contrats.

Les avis conformes sur des projets de CRE emportent également l'homologation des tarifs de la première période tarifaire, en application de l'article R.6325-51 du code des transports et la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite pour la première période tarifaire.



En quoi le cadre de régulation français favorise-t-il les investissements aéroportuaires ?

Le cadre de régulation applicable aux grands aéroports français offre à l'exploitant une visibilité particulièrement élevée au regard des standards internationaux de régulation d'infrastructures.



Dans le modèle de régulation des grands aéroports français, tout nouvel investissement accroît la base d'actifs régulée et entraîne mécaniquement une augmentation de la rémunération autorisée. Le cadre crée ainsi une dynamique favorable à l'investissement.

Un exploitant aéroportuaire peut, à travers le montant des redevances, financer ses investissements futurs (CAPEX), couvrir ses charges d'exploitation (OPEX), et assurer une juste rémunération des capitaux engagés (BAR x CMPC).

- **Plus l'aéroport investit dans des infrastructures de qualité et durables**, plus sa base d'actifs régulés (BAR) est élevée, et plus le montant absolu de sa rémunération autorisée (CMPC x BAR) augmente.
- **Si l'aéroport n'investit pas ou moins**, sa BAR diminue mécaniquement chaque année sous l'effet de l'amortissement, et sa rémunération autorisée (le produit BAR x CMPC) s'érode.

LEXIQUE

► SPA ou « services publics aéroportuaires »

En France, la définition des redevances doit correspondre à des catégories réglementées. Les articles R. 6325-1 et suivants précisent que les redevances doivent être liées aux services publics aéroportuaires. Elles reposent sur le principe du service rendu fixé dans le code des transports.

► CAPEX

Abréviation issue du terme anglais « *Capital Expenditure* » qui désigne les dépenses d'investissement d'une entreprise au bilan. Pour financer des investissements significatifs, l'aéroport doit emprunter et attirer des actionnaires. Ces investisseurs attendent un rendement équitable pour le risque qu'ils prennent.

► OPEX

Abréviation issue du terme anglais « *Operational Expenditure* », qui désigne les dépenses d'exploitation ou les charges courantes.

► BAR

Il s'agit de la « Base d'Actifs Régulés ». Elle représente la valeur comptable nette des actifs nécessaires à l'exercice des missions de service public aéroportuaire (SPA). Dans le périmètre régulé, on retrouve notamment les pistes, les aérogares ou les systèmes de tri bagages. La BAR évolue selon une équation de flux où chaque nouvel investissement (CAPEX) vient s'ajouter à la base, tandis que les dotations aux amortissements viennent la diminuer chaque année. L'importance de la BAR réside dans son rôle de base de calcul pour la rémunération.

► Dotation aux amortissements

L'amortissement est déduit de la BAR au fil du temps. La valeur brute d'un actif dans la BAR est divisée par sa durée de vie utile.

► CMPC x BAR

L'aéroport est autorisé à obtenir un rendement sur l'investissement qu'il entend réaliser correspondant au montant de la BAR au taux de son coût moyen pondéré du capital. Cette rémunération des capitaux investis est calculée sur un CMPC après impôt, qui correspond au taux de profit net que les investisseurs peuvent s'attendre à percevoir.

► Autres revenus : produits des revenus entrant dans le périmètre régulé autres que les redevances aéroportuaires.

Selon le modèle de caisse en vigueur, les revenus générés par l'exploitant en dehors du chiffre d'affaires couvert par les services publics aéroportuaires (par exemple, les revenus des parkings) peuvent venir réduire le montant des redevances aéroportuaires.

► Contribution des profits de certaines activités du périmètre non régulé (pour certains aéroports en caisse aménagée dans le cadre de la signature d'un CRE).

L'arrêté du 23 mai 2024 prévoit que les modalités de contribution des profits du périmètre non régulé contributif vers le périmètre régulé évoluent en fonction de la conclusion ou non d'un CRE avec l'État⁷. Ce système prévoit le transfert d'une partie des profits du périmètre non régulé au périmètre régulé. À défaut de signature de CRE, l'exploitant reste à un système équivalent à une caisse unique et cette contribution n'est pas opérante.

⁶ Par exemple, les aéroports de Paris (ADP) et de la Côte d'Azur (ACA) sont exploités selon un régime de caisse pour lequel une partie des activités non aéronautiques est incluse dans le périmètre régulé (essentiellement les parcs de stationnement).

⁷ Par exemple, c'est le cas pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) ou l'aéroport de Marseille-Provence (AMP).

Pourquoi le cadre de régulation français est particulièrement propice aux investissements par rapport à d'autres systèmes de régulation ?

Le cadre de régulation auquel sont soumis les grands aéroports français présente plusieurs caractéristiques de nature à limiter les risques d'investissement et opérationnels pour l'exploitant, plus protectrices que d'autres cadres de régulation aéroportuaire observés à l'étranger.

Cadre français de régulation des investissements	Approche comparée
<p>En homologation annuelle, prise en compte prévisionnelle des investissements sans ajustement ex-post en cas de sous-réalisation</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Dans le cadre des homologations annuelles des aéroports français, les investissements sont pris en compte sur la base des montants budgétés retenus par l'exploitant, sans mécanisme d'ajustement fondé sur les montants financés ex post en cas de sous-réalisation du programme d'investissements. ▶ La régulation des grands aéroports européens se fait sur une base pluriannuelle. Par exemple, le document de régulation des aéroports espagnols Aena (« DORA¹ ») permet d'ajuster les tarifs en fonction des écarts constatés entre les investissements réglementés prévus dans le DORA et ceux réellement exécutés par Aena. En France, les CRE intègrent également des mécanismes d'ajustement ex post : le « CAT » (Compte d'Ajustement de Tarifs) inclut ainsi des facteurs qui ajustent le plafond tarifaire si les mises en service d'infrastructures subissent des retards par rapport aux jalons du contrat ; le recours à de tels contrats n'est toutefois pas obligatoire.
<p>Rémunération des actifs non encore entrés en service</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Le modèle français permet la rémunération des immobilisations en cours au sein de la Base d'Actifs Régulés (BAR). De ce fait, l'exploitant est rémunéré pour la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant même leur mise en service. ▶ Contrairement au modèle français, l'Irish Aviation Authority (IAA) qui régule l'aéroport de Dublin, ne permet pas d'intégrer automatiquement les nouveaux actifs dans la BAR. Pour éviter que les passagers ne paient pour des capacités qui sont livrées avec du retard, le régulateur utilise des déclencheurs (ou « triggers »). Un projet n'entre dans la BAR — et donc dans le calcul des tarifs des redevances — que lorsqu'un jalon de construction précis est atteint. Une première tranche de rémunération est activée uniquement lorsque le projet a reçu toutes les autorisations de planification nécessaires, que les travaux ont effectivement commencé et qu'une deuxième tranche est intégrée une fois que le projet est achevé et que l'infrastructure est devenue opérationnelle pour son usage prévu.

¹Document de Régulation Aéroportuaire (« DORA II » pour la période 2022-2026).



Cadre français de régulation des investissements	Approche comparée
<p>Absence de prise en compte de l'efficacité des coûts</p>	<ul style="list-style-type: none"> <p>► Certains régulateurs comme la Civil Aviation Authority (CAA) qui régule l'aéroport d'Heathrow, contrôlent ex-ante l'efficacité de chaque CAPEX de façon beaucoup plus fine qu'en France. La CAA ne se contente pas d'observer les coûts ; elle impose un défi d'efficacité (« <i>efficiency challenge</i> »), et utilise des benchmarks internationaux pour forcer l'aéroport d'Heathrow à aligner ses coûts unitaires sur ceux d'un opérateur efficace, sous peine d'exclusion de ces investissements de la base d'actifs.</p> <ul style="list-style-type: none"> ► Une dépense manifestement inefficace peut être retirée de la BAR (« <i>disallowance</i> »), auquel cas l'aéroport d'Heathrow ne peut pas percevoir de rémunération sur ces sommes et ne peut pas les récupérer via les redevances. ► Les audits de tiers indépendants⁸ sont diligentés afin d'évaluer les projets en termes de portée et d'efficacité des coûts. Les conclusions de l'auditeur influencent directement la décision finale du régulateur sur les montants autorisés à entrer dans la BAR. ► Un parangonnage (« benchmarking ») d'autres aéroports européens permet d'identifier les écarts de performance et d'exclure certains projets si les coûts unitaires (par exemple, le coût par mètre carré ou par passager) sont nettement supérieurs à la moyenne sans justification opérationnelle.

⁸ Les aéroports d'Heathrow et de Dublin disposent d'un IFS (Independent Fund Surveyor) permettant un audit par un tiers indépendant des principaux projets de l'aéroport à leur différent stade de maturité afin d'informer les usagers, l'exploitant d'aéroport, l'aviation civile et le régulateur, et ainsi d'éclairer la concertation sur ces projets.

Encadrer les tarifs des redevances aéroportuaires à l'occasion des homologations annuelles

L'ART veille à ce que les propositions tarifaires des exploitants protègent les usagers contre tout risque de hausse non modérée des tarifs ou tout risque de rémunération excessive des exploitants d'aéroport.

Les compagnies aériennes sont protégées contre les hausses tarifaires excessives



Les exploitants d'aéroports ne peuvent pas percevoir de rémunération excessive sur le périmètre régulé incluant les services publics aéroportuaires (SPA)

Principe de
« modération tarifaire »

Principe de
« juste rémunération
des capitaux investis »





L'ART a homologué les tarifs 2024-2025 pour l'aéroport de Bordeaux-Mérignac dans un contexte de chute du trafic consécutif au départ de la compagnie Ryanair

L'ART a homologué⁹ une augmentation moyenne de 5 % des tarifs des redevances aéroportuaires (hors redevance PHMR¹⁰) de l'aéroport de Bordeaux-Mérignac pour la période tarifaire allant du 1^{er} août 2025 au 31 juillet 2026.

- ▶ Cette augmentation tarifaire intervenait dans un contexte particulier marqué par une **baisse significative du trafic passager consécutive au retrait de la compagnie Ryanair** à la fin de l'année 2024.

⁹ Décision n° 2025-047 du 27 mai 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2025.

¹⁰ Redevance pour les Passagers Handicapés ou à Mobilité Réduite.

- La proposition tarifaire se fondait sur un **plan d'investissements de modernisation de la plateforme visant à améliorer la qualité de service** qui n'a pas suscité d'opposition de la part des compagnies aériennes et de leurs représentants au regard des votes exprimés lors de la CoCoÉco.
- Cette décision s'inscrivait dans un cadre juridique imposant désormais une transparence accrue sur les accords bilatéraux entre l'aéroport et les transporteurs aériens. L'ART a apporté des précisions majeures sur la **neutralisation comptable des accords commerciaux bilatéraux conclus pour développer le trafic**.

Le nouveau cadre juridique résultant de l'arrêté du 23 mai 2024 et du décret du 25 avril 2025 implique en effet de neutraliser les effets de ces accords dans le calcul de la rentabilité de l'exploitant aéroportuaire¹¹. L'objectif est de s'assurer que ces accords conclus entre un exploitant et une compagnie aérienne n'emportent pas d'effets défavorables sur les tarifs payés par les autres compagnies aériennes.

- La décision a également apporté une attention particulière à la **redevance pour les personnes à mobilité réduite**, exigeant que toute hausse future soit liée à une amélioration concrète de la qualité de service.

L'ART s'est prononcée sur les tarifs 2024-2025 de la société ACA dans un cadre juridique renouvelé laissant à l'ART la faculté d'écarter le principe de modération tarifaire

L'ART a désormais la faculté d'écarter le critère de modération tarifaire en application du V de l'article L. 6327-2 du code des transports. L'article 26 de la loi « DDADUE » du 30 avril 2025 a en effet introduit un régime d'exception qui permet à l'ART de ne pas appliquer la condition relative à la modération tarifaire lorsqu'elle a eu pour conséquence d'empêcher, chaque année pendant une durée de cinq ans, l'exploitant de l'aérodrome de recevoir une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé.

Faisant application de cette faculté, l'ART a homologué, le 18 décembre 2025, la hausse moyenne des tarifs des redevances de +11,7 % applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2026¹². Cette seconde proposition

s'accompagnait d'un engagement de l'exploitant à conduire des discussions en vue de la conclusion d'un contrat de régulation économique (CRE), qui permettra d'inscrire la trajectoire tarifaire et les investissements dans une approche de régulation pluriannuelle.

Cette homologation faisait suite à une première proposition tarifaire dans laquelle la société ACA avait proposé une hausse moyenne des tarifs de +23 % à laquelle l'ART s'était opposée. Elle avait en effet rappelé que le fait d'écarter le principe de modération tarifaire restait une faculté de l'ART dont la mise en œuvre résultait d'une appréciation au cas par cas, afin de tenir compte de la situation particulière de chaque aéroport et du contexte de la proposition tarifaire¹³.

¹¹ Selon l'article 7 de l'arrêté du 23 mai 2024, le calcul du résultat opérationnel utilisé pour la régulation « ne doit contenir aucun élément relatif à des contrats conclus [...] en vue de développer les services aériens ».

¹² Décision n° 2025-098 du 18 décembre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026.

¹³ A cet égard, l'ART a précisé qu'elle tenait notamment compte du niveau de hausse proposé par l'exploitant et des augmentations tarifaires antérieures, de la possibilité ou non d'obtenir une convergence entre le ROCE et le CMPC dans le cadre d'une logique pluriannuelle, du contexte économique et des contreparties offertes aux usagers, notamment en termes d'investissements ou de qualité de service, ainsi que de la robustesse des prévisions de ROCE.

L'ART a homologué la proposition de gel tarifaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, dans un contexte de fermeture temporaire de la piste principale pour travaux

L'ART a homologué¹⁴ la proposition de gel tarifaire des redevances aéroportuaires¹⁵ applicables à l'aéroport de Bâle Mulhouse (l'« EuroAirport ») pour la période tarifaire allant du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026. Si les tarifs en euros sont gelés, les tarifs en francs suisses diminuent de 1 % en raison de l'évolution du taux de change retenue par l'aéroport.

La période tarifaire 2026 est marquée par d'importants travaux de remise en état des pistes et des voies de circulation, entraînant la fermeture de la piste principale pendant 36 jours (du 15 avril au 21 mai). Ce chantier devrait occasionner une baisse de trafic estimée à un million de passagers.

Cette proposition tarifaire n'avait pas suscité d'opposition de la part des usagers, ni de leurs représentants lors de la consultation du comité d'information et de consultation des usagers de l'aéroport (« COMUSA »).

La décision de l'ART a relevé la qualité du dialogue que l'exploitant d'aéroport a instauré avec ses usagers. Ces derniers ont, à cet égard, lors de la séance du COMUSA du 10 septembre 2025, salué la qualité du travail conduit en commun et le niveau de transparence dont a fait preuve l'EuroAirport. Cette démarche a permis l'intervention effective des usagers sur la détermination des règles d'allocation comptable conduisant ainsi à un accord sur la grande majorité d'entre elles. Des échanges doivent toutefois se poursuivre sur certains sujets, notamment en ce qui concerne l'allocation des surfaces d'aérogare.

¹⁴ Décision n° 2025-078 du 28 octobre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2026.

¹⁵ Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR ») et redevance banque d'enregistrement.



L'ART a refusé les tarifs des redevances aéroportuaires de la société ADP, considérant qu'ils étaient susceptibles de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé de la plateforme

L'ART s'est opposée aux deux propositions tarifaires successives de la société Aéroport de Paris (ADP) pour la période 2026-2027¹⁶, lesquelles envisageaient, à compter du 1^{er} avril 2026, dans la première proposition, une augmentation moyenne des tarifs de +1,5 % et, dans la seconde proposition, un gel tarifaire¹⁷.

L'ART a estimé que ces propositions ne respectaient pas le principe de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé. En effet, le ROCE¹⁸ prévisionnel du périmètre régulé demeurerait, tel qu'estimé par l'ART, supérieur au CMPC calculé conformément aux lignes directrices édictées par l'ART, traduisant une rémunération prévisionnelle excessive au regard du principe de juste rémunération des capitaux investis. Le non-respect de ce principe résultait notamment de deux éléments :

- 1** La non-conformité des modalités d'allocation des produits, des actifs et des charges aux principes fixés par l'ART dans sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 ;
- 2** Un manque de fiabilité des hypothèses et projections financières servant de base à la construction tarifaire.

L'ART a formulé plusieurs observations visant à faciliter la mise en conformité des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges avec les principes prévus dans sa décision n°2022-024, en prévision du futur CRE.

L'ART a souligné les efforts importants accomplis par la société ADP en 2025 pour la mise en conformité de ses règles d'allocation. Dans ce contexte, afin notamment d'accompagner l'élaboration du contrat de régulation économique 2027 - 2034 (CRE) selon le calendrier présenté par la société ADP, l'ART a, à court terme, invité celle-ci à poursuivre sans délai ses échanges avec les usagers, dans l'objectif de parvenir à des avancées significatives sur les règles présentant les enjeux financiers les plus importants, en particulier la répartition des surfaces en aérogare et l'allocation des infrastructures d'accès.

- À moyen terme, et au plus tard d'ici à la signature du CRE, l'ART a recommandé de poursuivre une démarche d'amélioration continue, visant à clarifier, simplifier et fiabiliser son système de comptabilité analytique.



¹⁶ Décisions n° 2025-092 du 16 décembre 2025 et n° 2026-009 du 10 février 2026 relatives à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026.

¹⁷ Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (« PHMR »).

¹⁸ Le « Return on Capital Employed » correspond à la rentabilité des capitaux investis.



La période transitoire pour mettre en conformité les règles d'allocation avec les principes fixés par l'ART dans une décision réglementaire est arrivée à échéance le 31 décembre 2025.

L'ART avait octroyé, au travers de la période transitoire, un délai substantiel de quatre années afin de permettre aux exploitants d'aéroports de se mettre en conformité avec les principes d'allocation prévus dans sa décision n° 2022-024 du 31 mars 2022, publiée au JORF. Le bénéfice de cette période transitoire était conditionnée à la mise en place par les exploitants d'aéroports d'un programme de travail crédible s'appuyant sur une concertation étroite avec leurs usagers, dans l'objectif d'assurer la conformité aux principes de l'ART, au plus tard le 31 décembre 2025. Le Conseil d'État¹⁹ a d'ailleurs reconnu récemment que, dans le cadre des demandes d'homologation tarifaire soumises avant le 31 décembre 2025, l'ART pouvait accepter, à titre exceptionnel, le maintien de règles d'allocation existantes

Cette période étant achevée, l'ART procède désormais à un contrôle systématique de la conformité des règles d'allocation lorsqu'elle est saisie d'une proposition tarifaire, que celle-ci s'inscrive dans un cadre annuel (homologations) comme pluriannuel (CRE). La non-conformité à ces principes est susceptible de conduire l'ART à s'opposer à la proposition, notamment lorsque les états comptables fournis en application de ces règles ne permettent pas à cette dernière de s'assurer, avec un niveau de fiabilité suffisant, du respect des principes dont elle assure le contrôle.

Le Conseil d'État a confirmé la validité des lignes directrices adoptées par l'ART relatives à l'appréciation du CMPC dans le secteur aéroportuaire

Le 10 juillet 2025, le Conseil d'État²⁰ a rejeté le recours formé par la société Aéroports de Lyon contre les lignes directrices adoptées par l'ART relatives à l'évaluation du coût moyen pondéré du capital (CMPC) du périmètre régulé dans le secteur aéroportuaire.

Ces lignes directrices, publiées le 9 novembre 2023²¹, précisent la méthodologie suivie par l'ART pour apprécier les propositions tarifaires des aéroports relevant de sa compétence. La publication de cette méthodologie, élaborée en concertation avec les acteurs du secteur et des

experts indépendants, répondait à un souci de transparence de l'action de l'ART vis-à-vis des acteurs du secteur.

Le Conseil d'État a confirmé à la fois la compétence de l'ART pour édicter de telles lignes directrices et la validité de la méthodologie retenue pour le calcul du CMPC.

Cette décision conforte le cadre de régulation appliqué par l'ART lors des homologations tarifaires annuelles et dans l'instruction de ses avis relatifs aux projets de contrats de régulation économique.

¹⁹ CE, 18 mars 2026, n° 504455.

²⁰ Décision du Conseil d'État du 10 juillet 2025.

²¹ 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 (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART.

Faire vivre une culture de dialogue entre les acteurs du secteur aéroportuaire

Depuis 2019, l'ART veille à une régulation économique équilibrée des principaux aéroports français, au service de la performance et de la qualité des infrastructures. L'ART œuvre à garantir un dialogue constructif entre les différentes parties prenantes, à toutes les étapes de mise en œuvre de la régulation aéroportuaire.

En consultant, auditionnant et rencontrant les parties prenantes du secteur

L'ART a organisé une consultation publique sur la régulation incitative des investissements

L'ART a lancé, en octobre 2025, une consultation publique visant à recueillir l'avis des parties prenantes sur la régulation des dépenses d'investissements dans le cadre des CRE aéroportuaires conclus entre l'État concédant et les aéroports.

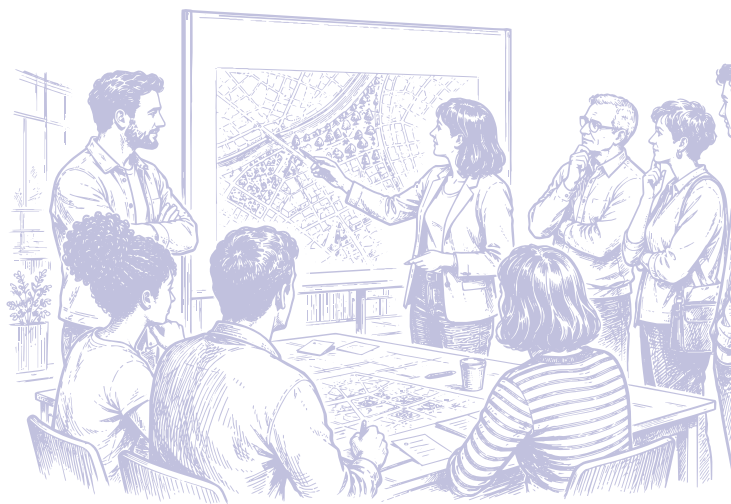
Afin de présenter les enjeux et les objectifs de la consultation publique aux acteurs, l'ART a organisé un atelier en visioconférence le 5 novembre 2025.

Le régulateur a souligné qu'un dispositif régulateur efficace doit s'appuyer sur deux volets :

- ▶ **des prévisions d'investissement robustes**, pour s'assurer de leur fiabilité avant validation des plafonds tarifaires ;
- ▶ **des facteurs d'ajustement intégrés aux CRE**, visant à corriger via les tarifs des redevances d'éventuels retards ou écarts de coûts par rapport aux prévisions, tout en fournissant aux exploitants une incitation à l'efficacité dans la réalisation de leurs projets d'investissement.

L'ART a consulté les parties prenantes intéressées pour recueillir leurs observations sur les mécanismes proposés dans ses avis rendus en juillet 2025 en matière de régulation des investissements, notamment en ce qui concerne :

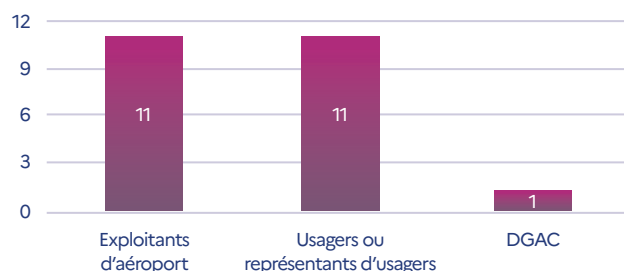
- ▶ la méthodologie de justification des trajectoires d'investissement ;
- ▶ le partage équilibré des risques entre exploitants et usagers ;
- ▶ les incitations à l'efficacité sur les coûts et les délais.



L'ART a procédé à plusieurs rencontres et visites de terrain

En 2025, le collège de l'ART a mené 23 auditions dans le cadre de l'instruction de ses décisions et avis. Ces auditions ont concerné les exploitants d'aéroports (11 auditions), les compagnies aériennes ou leurs représentants (11 auditions), ainsi que la direction générale de l'aviation civile (1 audition).

NOMBRE D'AUDITIONS EN 2025



Le collège a opéré trois visites d'aéroports dans le cadre de l'élaboration des CRE.

Après avoir visité l'aéroport de Marseille-Provence le 13 décembre 2024, il s'est rendu à l'aéroport de Toulouse-Blagnac le 10 mars 2025 et a visité l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle le 17 octobre 2025.

📍 Visite de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

De gauche à droite : Philippe Pascal, Président-Directeur général (ADP), Thierry Guimbaud, Président de l'ART, accompagné des vice-présidents Patrick Vieu et Florence Rousse.

L'ART a publié son rapport de suivi économique et financier 2024 des aéroports régulés pour améliorer la transparence dans le secteur

L'ART a publié en décembre 2025, son bilan annuel de suivi économique et financier des aéroports en 2024. Ce document constitue un éclairage complémentaire aux tableaux de bord digitalisés, par aéroport, consultables depuis juillet 2025 sur le site internet de l'ART.

Bien que le trafic passagers des aéroports régulés demeure légèrement inférieur à son niveau de 2019, les sociétés aéroportuaires ont, sur le plan financier, réussi à maintenir une rentabilité proche de celle d'avant crise, malgré une forte hausse des coûts d'exploitation.

En 2024, les sociétés aéroportuaires ont réalisé un niveau de recettes dépassant désormais le seuil des 5 milliards d'euros. La hausse de 7 % de leurs recettes résulte à la fois de l'effet prix et de la dynamique de trafic. Cette croissance est désormais plus contenue par rapport aux périodes précédentes, marquées par le rattrapage en sortie de crise sanitaire.



La nouvelle édition du bilan de l'ART a été enrichie par deux focus sur l'assistance PHMR, ainsi que la qualité de service et l'expérience passagers :

- **Un premier focus dédié au suivi de l'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite (PHMR) montre une nette hausse de ce coût pour les passagers.** L'ensemble des aéroports français sont confrontés à une hausse du tarif de l'assistance PHMR par passager pour deux raisons : d'une part, la hausse du coût de la prestation ; d'autre part, la hausse de demandes d'assistance, dont l'impact financier se répercute sur l'ensemble des passagers. En conséquence, plusieurs aéroports ont procédé, depuis 2021, à des hausses de tarif de la redevance dédiée au financement de ces activités.
- **Un second focus porte sur les indicateurs liés à la qualité de service et à l'expérience passagers dans les aéroports français.** Cette édition a listé les indicateurs de qualité de service communiqués aux compagnies aériennes lors des commissions consultatives annuelles, révélant ainsi des niveaux de transparence hétérogènes parmi les aéroports régulés par l'ART. Elle intègre également de nouvelles données sur la ponctualité des vols, montrant que les causes propres à l'exploitant aéroportuaire sont à l'origine de moins de 10 % des retards.

DONNÉES FINANCIÈRES DES AÉROPORTS DANS LE CHAMP DE RÉGULATION DE L'ART*

DONNÉES 2024



4 685 M€
Chiffres d'affaires



39 %
Marge d'EBE



1 315 M€
Résultat courant



49 %
Ratio
d'endettement



3,8 x
Soutenabilité
financière

L'ensemble des ratios sectoriels sont calculés comme des moyennes pondérées.

**Hors Aéroport de Paris-Beauvais*

En rendant des avis sur les projets de textes réglementaires relatifs aux redevances aéroportuaires

L'article L. 6327-3-3 du code des transports introduit par l'article 26 de la loi DDADUE du 30 avril 2025, prévoit que l'ART soit consultée sur les projets de textes réglementaires relatifs au cadre de régulation des aéroports entrant dans son champ de compétences.

L'ART a ainsi été saisie, pour avis, par le ministre des transports, de trois projets de textes réglementaires.

La démarche globale de l'ART dans ces avis vise :

- à renforcer la transparence des concertations entre les aéroports et les compagnies aériennes ;
- à assurer la cohérence, la consistance et la robustesse juridique du cadre de régulation ;
- à préserver l'indépendance du régulateur.

➤ Dans son avis n° 2025-055²², l'ART a examiné un projet d'arrêté visant à définir les informations que les exploitants d'aéroports doivent transmettre aux usagers en amont de leur consultation dans le cadre des CoCoÉco. Sa démarche a consisté à identifier les améliorations possibles du texte pour garantir une consultation effective des usagers lors des homologations tarifaires et de l'élaboration des contrats de régulation économique (CRE). L'ART a notamment recommandé d'intégrer, dans les consultations, des données plus exhaustives sur les investissements, la qualité de service et le périmètre non régulé.

➤ Dans son avis n° 2025-093²³, l'ART s'est prononcée sur la mise en place d'un système de caisse « quasi-double » pour les aéroports de Nantes-Atlantique et de Saint-Nazaire dans le contexte du renouvellement de cette concession.

Tout en prenant acte que cette décision relevait de la seule appréciation du pouvoir réglementaire, elle a rappelé son analyse – déjà exprimée dans diverses publications – établissant le caractère non optimal économiquement de ce système de caisse, dans la mesure où il présente le risque d'augmenter les tarifs sans bénéfices probants en termes d'investissements. Elle a préconisé également de sécuriser le traitement comptable des ressources financières issues de la concession actuelle.

➤ Dans l'avis n° 2025-094²⁴ sur le projet de décret pris en application de la loi « DDADUE » du 30 avril 2025, l'ART a mis en évidence que certaines des dispositions du projet de décret restreignaient les pouvoirs que lui avait confié le législateur, et a formulé plusieurs observations et recommandations en conséquence.



²² Avis n° 2025-055 du 26 juin 2025 portant sur le projet d'arrêté relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports.

²³ Avis n° 2025-093 du 16 décembre 2025 portant sur deux projets d'arrêtés modifiant l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes et l'arrêté du 21 novembre 2017 relatif aux systèmes d'aérodromes.

²⁴ Avis n° 2025-094 du 16 décembre 2025 portant sur le projet de décret en Conseil d'État pris en application de l'article 26 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

En contribuant au dialogue avec les régulateurs européens et la Commission européenne

L'ART contribue activement aux réflexions entre les régulateurs européens et avec la Commission européenne sur la mise en œuvre du cadre de régulation à l'échelle européenne. Ce dialogue est d'autant plus important qu'une partie du cadre de régulation est fondée sur la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

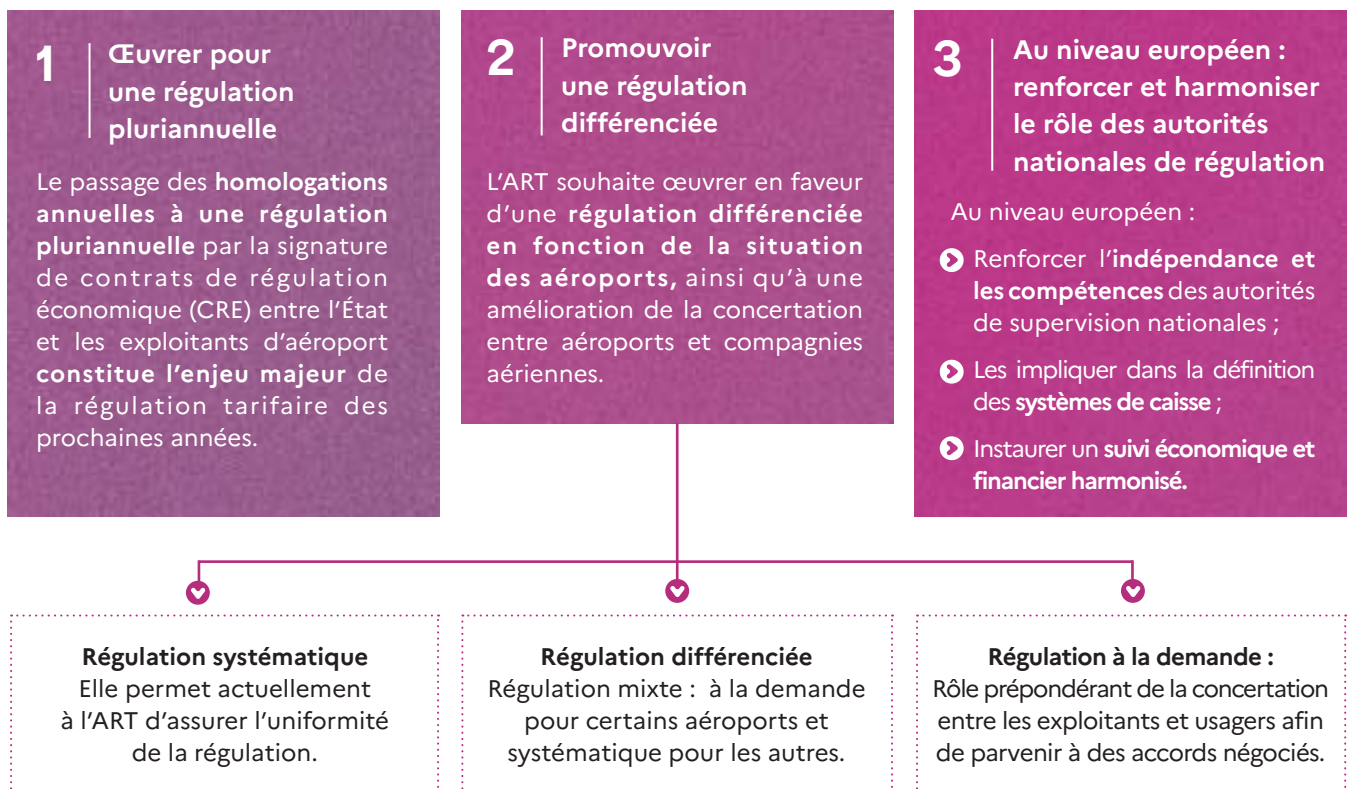
L'ART a participé aux réflexions sur l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire européen

Dans le document « Pour un Cadre Européen de Régulation des Transports au Service de Mobilités Durables », publié en octobre 2025²⁵, l'ART formule trois axes d'actions concrètes dont la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil pourraient se saisir pour faire évoluer le cadre de régulation aéroportuaire.



LES DOSSIERS ACTUELS ET LES ENJEUX D'AVENIR POUR LE SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Œuvrer pour une régulation pluriannuelle et différenciée et à un cadre européen renforcé.



²⁵ « Pour un Cadre Européen de Régulation des Transports au Service de Mobilités Durables. Propositions de l'ART », Octobre 2025 : https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2026/03/art_brochureurope_pap.pdf

Détails des 9 propositions

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

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

- Permettre une régulation économique efficace du secteur aéroportuaire

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

- Permettre la mise en œuvre d'une régulation différenciée adaptée à la situation de chaque aéroport par l'autorité de supervision indépendante, facteur de fluidité et de simplicité

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

L'ART a participé au bilan qualité (« fitness check ») de la directive européenne 2009/12/CE afin d'anticiper l'évolution des normes sectorielles

L'ART a contribué à la consultation lancée par la Commission européenne dans le cadre du bilan qualité (« Fitness Check ») de la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires. Ce bilan permet une évaluation approfondie visant à déterminer si la directive est toujours adaptée à son objectif initial (« *fit for purpose* »). Cette procédure vise à s'assurer que la directive 2009/12/CE protège correctement contre l'abus de pouvoir de marché des grands aéroports

et si elle produit encore les effets attendus sur les coûts, la qualité et la concurrence.

L'ART a pu formuler les pistes de réflexion et de recommandations évoqués dans le document publié en octobre 2025²⁶ précité.

La Commission devrait rendre publiques ses conclusions à la suite du bilan qualité dans le courant de l'année 2026.

L'ART a pris part aux travaux du Forum de Thessalonique sur la mise à jour des recommandations relatives à la transparence et au processus de consultation des usagers

L'e Forum de Thessalonique, dont fait partie l'ART, a adopté le 10 juin 2025 un nouveau document de recommandations publié par la Commission européenne²⁷.

Ces recommandations visent à améliorer la transparence et la qualité du dialogue entre les aéroports européens et les compagnies aériennes. La directive 2009/12/CE établit déjà un cadre solide pour la consultation des usagers dans le processus de fixation des redevances aéroportuaires. Le Forum entend améliorer encore l'efficacité des consultations afin de consolider la transparence, garantir l'équité et renforcer le dialogue équilibré entre toutes les parties prenantes.

► Un travail collectif des régulateurs européens

Ces recommandations, élaborées par un groupe de travail réunissant plusieurs Autorités de supervision indépendantes (ASI) – dont l'ART pour la France –, ont été révisées puis approuvées par 20 ASI d'États membres. Elles s'appuient sur un état des lieux des meilleures pratiques européennes et tiennent compte des propositions formulées par les représentants des aéroports et des compagnies aériennes. Lors de deux réunions plénières tenues les 05 mai et le 10 juin 2025 à Bruxelles, le groupe a validé les recommandations selon plusieurs axes d'amélioration.

²⁶ https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2026/03/art_brochureeurope_pap.pdf

²⁷ Forum de Thessalonique, : « Recommendations on Consultation and Transparency » Juin 2025. <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/core/api/front/document/120642/download>

► Trois axes d'amélioration prioritaires

- **Renforcer le rôle des régulateurs** afin qu'ils puissent participer plus activement au cadre de régulation national et jouer un rôle d'arbitre favorisant la recherche d'accords entre les parties.
- **Promouvoir un dialogue constructif et de bonne foi entre exploitants d'aéroports et compagnies aériennes**, garantissant une prise en compte réelle de l'avis des usagers avant toute décision.
- **Accroître la transparence en facilitant l'accès aux informations financières détaillées** (coûts, services et redevances) et en encourageant la réalisation d'audits externes sur les projets d'investissement.

► L'ART a contribué activement à ces travaux

Ces recommandations illustrent l'engagement des régulateurs à construire un cadre de régulation équilibré, au service de la compétitivité du transport aérien. En renforçant la transparence, il est possible de favoriser une meilleure compréhension et influence des usagers sur les choix tarifaires, tout en sécurisant les investissements nécessaires à la modernisation des infrastructures.



À propos du Forum de Thessalonique

Le Forum de Thessalonique est un groupe d'experts qui réunit les Autorités de Supervision Indépendantes (ASI) des États membres de l'UE pour conseiller la Commission européenne sur l'application de la Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires, et promouvoir les bonnes pratiques en matière de régulation. Ses recommandations, non contraignantes, visent à harmoniser les approches nationales et à améliorer la compétitivité et la durabilité du secteur aéroportuaire européen.

La parole à...

**Philippe
CRÉBASSA**

**Président du Directoire
de l'Aéroport de
Toulouse-Blagnac (ATB)**



L'aéroport de Toulouse-Blagnac a conclu un CRE en mars 2026. Qu'est-ce qui a guidé votre décision d'élaborer un CRE ?

Le CRE signé en mars 2026 est le 3^e CRE pour l'aéroport de Toulouse-Blagnac. Après la crise Covid qui a suspendu les CRE, nous avons relancé notre projet de nouveau CRE début 2024. Le CRE donne de la visibilité économique et financière sur 5 ans à toutes les parties prenantes, avec un engagement sur le programme d'investissement, des objectifs de qualité de service et une trajectoire des tarifs des redevances SPA. Par ailleurs, le nouveau régime de régulation n'a fait que renforcer l'intérêt de mettre en œuvre un CRE, même si nous espérons un cadre plus favorable que celui-ci. En l'absence de CRE, l'aéroport de Toulouse-Blagnac serait resté en caisse unique. C'est bien un CRE qui lui ouvre le bénéfice de la caisse aménagée avec un partage de la valeur plus équilibré entre les exploitants aéroportuaires et les compagnies aériennes.

L'aéroport de Toulouse-Blagnac a été, avec celui de Marseille, le premier à signer un CRE dans le contexte du nouveau cadre de régulation défini par la réforme initiée en 2023 : quels enseignements en tirez-vous ?

Le processus d'élaboration de ce CRE a certainement été rallongé par un investissement initial conséquent de chacune des parties – exploitant, concédant et régulateur – nécessaire pour la mise en œuvre du nouveau cadre de régulation. Notre modèle financier a dû être adapté à la caisse aménagée, avec l'enjeu d'appliquer les règles d'allocation comptable, sur les actifs comme sur les charges. Les mécanismes d'ajustement des tarifs en cours de contrat ont également donné lieu à de nombreux échanges avec le concédant et le régulateur. Nous savions que les propositions que nous discutons pouvaient devenir la règle pour les CRE suivants. Si le fait d'être les premiers a permis la créativité, cette situation unique a renforcé le niveau d'exigence des autorités. De fait, le modèle actuel de caisse aménagée reste très complexe, avec une double contribution des activités extra-aéronautiques, l'une sur les coûts SPA, l'autre sur les profits résiduels de ces activités.

Tout au long du processus, nous nous sommes interrogés sur le pilotage de notre performance économique dans ce nouveau cadre, par exemple par les effets, directs et indirects, de l'évolution de certains paramètres – le trafic, les revenus extra-aéronautiques, les coûts – à travers les mécanismes d'ajustement. L'évidence pour nous aujourd'hui est que l'exécution du CRE nécessitera une grande rigueur, beaucoup d'anticipation et



une organisation sur mesure pour rester le plus efficient possible. Car le monde autour de nous évolue très vite. Et nous devons collectivement pouvoir nous adapter en faisant preuve de souplesse si nécessaire.

La quasi-unanimité des compagnies aériennes consultées a voté en faveur du projet de CRE. Quelles bonnes pratiques reprenez-vous concernant la concertation entre les aéroports et les compagnies aériennes ?

Au-delà des consultations des usagers prévues dans le processus d'élaboration des CRE, nous avons organisé des ateliers de travail avec les

représentants du transport aérien, par exemple pour s'accorder sur les critères et les objectifs de qualité de service ou pour mieux faire comprendre l'allocation des coûts en aérogare avec une visite des usagers sur site. Avant le vote sur le projet de CRE, les compagnies aériennes ont exprimé leur satisfaction sur le déroulement du processus, soulignant la qualité des échanges et des informations qui leur ont été fournies. La proposition tarifaire attractive – baisse de 7 % dès la première année – et l'ambition du projet industriel, notamment à travers des investissements raisonnés et une optimisation de nos infrastructures, ont probablement encouragé les compagnies aériennes à soutenir largement le projet.

Réguler les données et services numériques de mobilité



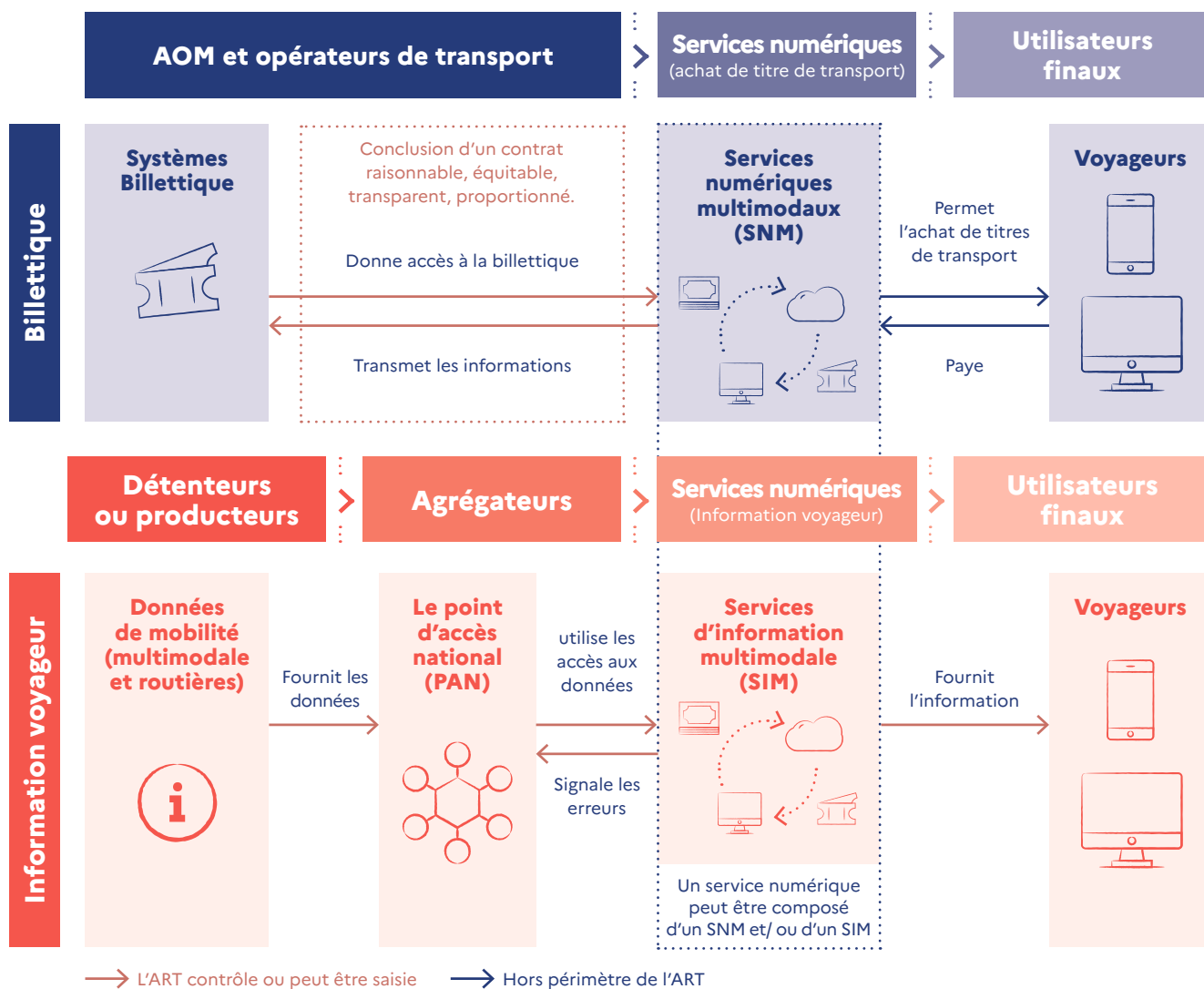


Panorama

Avec l'essor des services numériques dans le domaine de la mobilité, les voyageurs disposent aujourd'hui de nouveaux outils pour s'informer sur leurs déplacements et acheter leurs titres de transport. Depuis 2019, l'ART veille à garantir un accès équitable et non discriminatoire à ces ressources numériques, qu'il s'agisse des données de mobilité ou des canaux de distribution numérique. Elle s'assure également que ces données soient utilisées de manière transparente, sans biais commerciaux. En 2025, le périmètre d'intervention de l'ART a été étendu aux données routières.



L'intervention de l'ART dans le développement des services numériques de mobilité



L'ouverture des données de mobilité

Chiffres-clés pour 2025

DONNÉES DE MOBILITÉ



+18 %

de données de mobilité

publiées sur le point d'accès national (PAN) transport.data.gouv.fr, ce qui représente

1 867

ressources disponibles¹

TRANSPORT COLLECTIF



1 090

ressources de transport collectif

+ 156

disponibles sur le point d'accès national, dont

36 %

correspondent à de l'information en temps réel

DONNÉES DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ (AOM)



352

+ 18*

AOM

régions et autres collectivités territoriales publient sur le PAN, dont

207

+ 47*

en temps réel

UTILISATION DES DONNÉES



273

services d'information voyageur

utilisant les données du PAN, ce qui représente une hausse de **+ 18 %** en 1 an.

257

millions de téléchargements

cumulés depuis le PAN soit une augmentation de **135 %** par rapport à l'année précédente.

² Un jeu de données est composé de plusieurs ressources de données ; ainsi, pour les transports en commun d'une autorité organisatrice de la mobilité, il existe un seul jeu de données qui peut regrouper plusieurs ressources constituées, par exemple, des données statiques ou programmées de transport dans un format prévu réglementairement, des données statiques ou programmées dans un autre format et des données dynamiques ou en temps réel (trois ressources de données composent, dans ce cas, le jeu de données).

* En 2025, on compte 18 AOM, régions et autres collectivités territoriales qui ont publié leurs données sur le PAN ainsi que 47 données en temps réel publiées.



Services d'information voyageur et services numériques de mobilité

Quels sont les différents types de services numériques de mobilité ?

Le secteur de la mobilité propose une grande variété de services numériques. Ces outils permettent aux usagers de s'informer sur leurs déplacements (état du trafic, horaires d'une ligne de transport, etc.), d'acheter des titres de transport ou d'accéder à certaines infrastructures, comme une autoroute ou un parking. Certains services sont spécialisés sur un seul mode de transport – Waze par exemple, pour le trafic routier –, tandis que d'autres combinent plusieurs modes de déplacement, comme Citymapper ou Google Maps.

Ces services se distinguent par les fonctionnalités qu'ils proposent. Ils peuvent notamment :

Fournir uniquement l'**information** sur les déplacements, pour un ou plusieurs modes de transports. Ces services sont appelés

Services d'information multimodale (SIM) ou services de navigation routière



Fournir un accès à la **billettique** (billetterie électronique), afin d'acheter des titres de transport pour un ou plusieurs modes de déplacement. Ces services sont qualifiés de

Services numériques multimodaux * (SNM)



Fournir des services combinant différentes fonctionnalités telles que l'information voyageur et la billettique. On parle alors de

Mobilité par association de services (MAS) ou Mobility as a Service (MaaS)



* Un service numérique multimodal (SNM) peut prendre différentes formes. Le service numérique permettant l'achat d'un titre de transport peut être notamment une application mobile ou un site internet.

Services d'information voyageur et services numériques de mobilité

Territoires couverts par au moins un service numérique multimodal public (SNM)
 Pour les AOM peuplés de plus de 100 000 habitants



- AOM couvertes par un SNM
- Syndicats mixtes SRU proposant un SNM
- Régions proposant un SNM
- Régions ne proposant pas un SNM

Territoires couverts par au moins un service d'information multimodale (SIM)



- AOM couvertes par un SIM
- Régions proposant un SIM

338

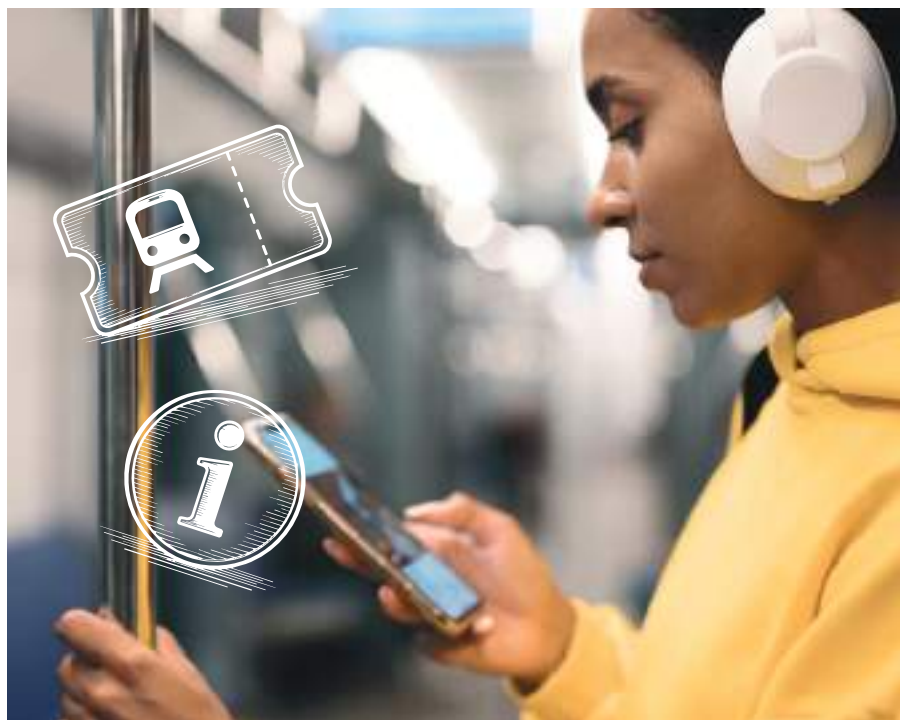
AOM locales ou urbaines

sont couvertes par au moins un service d'information voyageur

130

AOM locales ou urbaines

sont couvertes par au moins un service numérique permettant l'achat de titres de transport



Source : ART 2026.

Source : d'après les données de l'Observatoire des maas et le PAN, Cerema et PAN avril 2026



En 2025, l'ART a poursuivi plusieurs objectifs majeurs afin d'accompagner le développement des données et des services numériques de mobilité.

Elle a d'abord œuvré à améliorer la fiabilité de l'information fournie aux voyageurs. À ce titre, elle a renforcé le contrôle de la qualité des données visant à garantir une information fiable et en temps réel. Elle a également encouragé la diversification de cette information, en incitant les acteurs à publier de nouvelles données, comme l'accessibilité des transports pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, l'ART a poursuivi ses efforts de coordination à l'échelle européenne, en harmonisant ses méthodes de contrôle avec celles des autres États membres, dans le cadre du projet NAPCORE.

Ensuite, l'ART a veillé à accompagner le développement des services numériques de mobilité, en particulier

ceux favorisant des trajets moins carbonés. Elle a contribué à une augmentation continue des données de transport peu carbonés, avec un effort notable pour les mobilités partagées. Elle a en outre montré les progrès réalisés par les calculateurs d'itinéraires régionaux, qui jouent un rôle essentiel dans l'information des voyageurs. Enfin, elle a clarifié les objectifs de développement des services numériques multimodaux (SNM) définis par la loi d'orientation des mobilités (LOM), en s'appuyant notamment sur les décisions en matière de règlement de différends. Ces décisions visent à garantir des conditions d'accès à la distribution plus équitables et transparentes.

Enfin, l'ART a contribué à faire vivre une culture de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes. Elle a ainsi organisé un webinaire dédié aux données de mobilité, favorisant les échanges avec les acteurs du secteur, et porté auprès des institutions européennes des propositions visant à améliorer le cadre de la distribution numérique.

Améliorer la fiabilité de l'information aux voyageurs

En contrôlant la qualité des données pour fournir aux voyageurs une information fiable et en temps réel

L'ART joue un rôle essentiel dans l'écosystème des mobilités en veillant à la qualité et à la transparence des données utilisées par les services de transport. Elle s'assure que les informations publiées sont fiables, actualisées et conformes aux exigences techniques. Cette régulation a pour effet de faciliter l'intermodalité, renforcer la confiance des usagers et fluidifier les échanges de données entre les systèmes d'information.

Dans le cadre de sa campagne de contrôle menée en 2025, l'ART a constaté que la qualité des données se maintenait à un niveau satisfaisant depuis 2024. La part exploitable des données statiques de transport collectif a fortement progressé, avec une hausse moyenne de 7 points de pourcentage en 2025. En parallèle, bien que la qualité des données dynamiques de transport collectif se soit nettement améliorée, celle des données relatives aux mobilités partagées est en baisse de près de 7 points de pourcentage.



Comment le processus de contrôle des données de mobilité favorise-t-il la diversification de l'information ?

Le processus de contrôle de l'ART se déroule en trois étapes :

- ▶ Une première phase permet d'évaluer le respect des obligations réglementaires et d'identifier les acteurs en situation potentielle de manquement.
- ▶ Elle est suivie d'une phase préventive, au cours de laquelle l'ART échange avec les acteurs pour leur indiquer et leur expliquer leurs obligations.
- ▶ Enfin, une phase coercitive peut être engagée envers les acteurs qui continueraient de manquer à leurs obligations à l'issue de la phase préventive.

Les données de mobilité couvrent un large spectre de services et de modes de transport.

- ▶ En premier lieu, lors de sa campagne de contrôle 2025, l'ART a priorisé la publication et la mise en qualité de plusieurs données : les horaires de passage aux arrêts de transport en commun (TC), les incidents et perturbations ainsi que la disponibilité des mobilités partagées. Ces informations sont essentielles pour permettre aux voyageurs de planifier et adapter leur trajet, tout en favorisant des mobilités plus durables.
- ▶ En second lieu, l'ART a mené des actions pour la publication des données d'accessibilité (cheminements piétons, disponibilité des ascenseurs et escaliers roulants en gare) utiles pour les personnes à mobilité réduite.

Les données disponibles se diversifient, mais sont publiées à des rythmes différents



Heures de passage aux lieux d'arrêts



Incidents et perturbations



Tarifaires



Accessibilité



Disponibilité des modes partagés



Parking

L'ART contribue à promouvoir la publication et la réutilisation des données de mobilité



+ 60 jeux de données

publiés, mis à jour ou accessibles sur transport.data.gouv.fr en 2025 à la suite des rappels à la loi de l'ART

En incitant les acteurs à publier de nouvelles données comme les tarifs ou l'accessibilité des transports

Les informations sur les tarifs de transport sont essentielles pour aider les voyageurs à comparer et choisir leurs trajets. Elles sont toutefois très peu publiées sur le point d'accès national (transport.data.gouv.fr), malgré leur caractère obligatoire. Quand elles existent, elles sont pourtant toujours utilisées par les calculateurs d'itinéraires, montrant ainsi leur utilité. L'ART prévoit de lancer dès 2026 ses premiers contrôles sur la publication des données tarifaires afin d'en accélérer la mise à disposition.

L'ART entend promouvoir la publication des données d'accessibilité, telles que les plans de cheminement piétons, ou l'état de fonctionnement des équipements (escalators, ascenseurs, etc.). Initiés en 2025 avec les principaux gestionnaires de gares et arrêts de transports collectifs (comme SNCF Gares & Connexions ou Île-de-France Mobilités), les contrôles visant ces données seront étendus en 2026.

Les calculateurs d'itinéraires comme Google Maps sont demandeurs de données tarifaires pour les transports.



30 principales métropoles

sont couvertes par au moins un service d'information voyageur



4

publient de l'information tarifaire sur le PAN qui est bien affichée sur Google Maps

PAN



15 autres métropoles

disposent aussi d'un tarif, malgré leur absence du PAN

PAN



En coordonnant les actions de contrôle avec les autres États membres au sein du projet NAPCORE

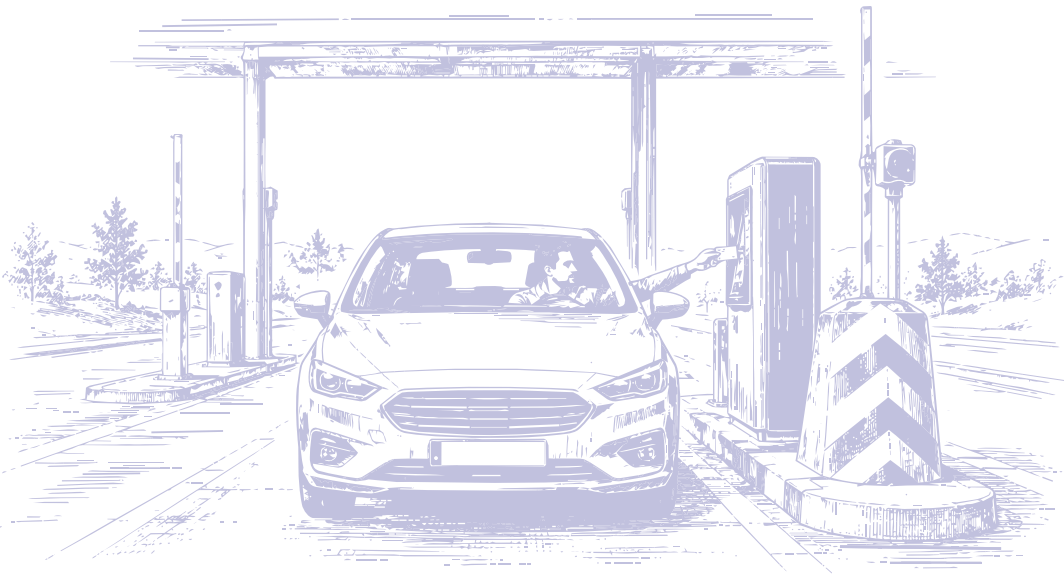
La France compte parmi les États membres de l'Union européenne les plus avancés en matière de publication et d'exploitation des données numériques de mobilité multimodale. Afin d'harmoniser la mise à disposition des données à l'échelle européenne et d'en faciliter l'usage par des calculateurs d'itinéraires au sein des États membres, le projet européen NAPCORE² a été prolongé par une seconde phase qui prévoit le renforcement de son dispositif d'accompagnement, à destination des États membres.

Le renforcement du dispositif d'accompagnement des États membres dans le cadre de NAPCORE prévoit notamment la mise en œuvre d'une coordination structurée et le développement de coopérations renforcées entre les points d'accès nationaux (PAN), qui jouent un rôle essentiel dans la réussite du dispositif de publication des données. En complément, une stratégie européenne de contrôle est en cours de déploiement entre les autorités de contrôle des États membres. L'ART contribue activement à ces travaux en tant qu'autorité de contrôle en France.

² <https://napcore.eu/>

**NAPCORE
2nd
PHASE**





Le contrôle des données numériques routières, une nouvelle compétence de l'ART

Cartes routières, réglementation, travaux, localisation des embouteillages ou encore prix des carburants : ces informations sont aussi précieuses pour les usagers de la route que pour les gestionnaires de ces infrastructures. C'est pourquoi la réglementation européenne a rendu obligatoire la publication des données routières sur le point d'accès national, bisonfute.gouv.fr en France (remplacé en 2026 par transport.data.gouv.fr), par ceux qui les détiennent. La mise à disposition de données centralisées et standardisées facilite leur utilisation par d'autres acteurs, notamment les services d'information routière, comme Waze ou Coyote, qui peuvent ainsi les relayer à leurs utilisateurs.

Le contrôle de ces obligations a été confié par la loi³ en 2025 à l'ART, complétant sa mission de contrôle relative aux données multimodales, fondée sur un dispositif réglementaire similaire.

En 2026, l'ART a rendu deux avis⁴ sur les projets de textes d'application, portant sur les obligations relatives à ces données, appelant notamment à clarifier l'articulation entre les textes nationaux et européens afin de rendre plus explicite le fait que les contrôles de l'ART pourront porter sur l'ensemble des obligations prévues par les règlements délégués précités et de faciliter l'appropriation de leurs obligations par les acteurs assujettis. En 2026, l'ART lancera une consultation publique auprès des acteurs concernés, qui alimentera le premier rapport d'état des lieux de l'ouverture des données routières en France. L'ART débutera ses premiers contrôles en 2027.

³ Article 28 de la Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne

⁴ Avis n° 2025-061 du 17 juillet 2025 portant sur deux projets de décrets et trois projets d'arrêtés relatifs aux caractéristiques, à la fourniture et à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routière visées à l'article L. 1513-2 du code des transports et avis n° 2025-080 du 13 novembre 2025 portant sur un projet de décret relatif aux modalités d'application de l'article L. 1513-3 du code des transports et un projet d'arrêté relatif aux modalités d'application de l'article R. 1513-15 du code des transports introduit par ce projet de décret

Accompagner le développement des services numériques de mobilité facilitant les trajets des voyageurs, notamment les moins carbonés

En permettant une ouverture presque complète des données de transports collectifs, qui s'accompagne d'une utilisation plus importante de celles-ci

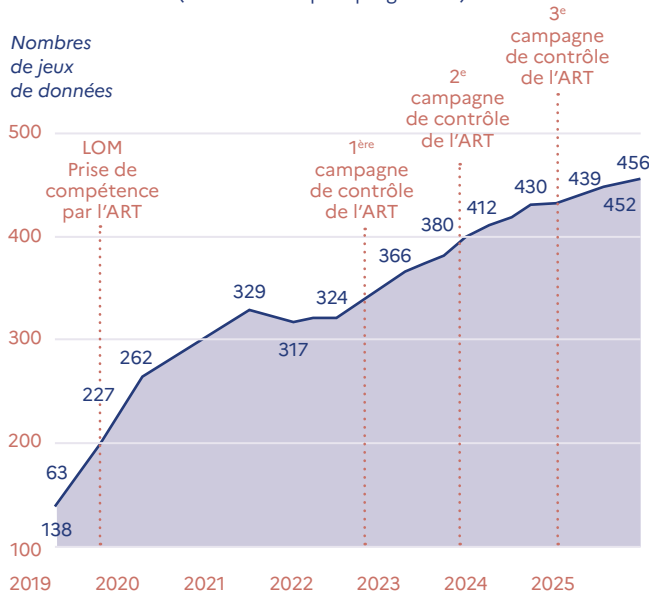
La quasi-totalité des AOM qui en disposent ont publié leurs données d'offres planifiées de mobilité

Les données décrivant l'offre planifiée et en temps réel des données de transports collectifs continuent de progresser en 2025. Elles constituent la catégorie de données la plus représentée sur le PAN, avec 64 % des jeux de données publiés. La quasi-totalité des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui

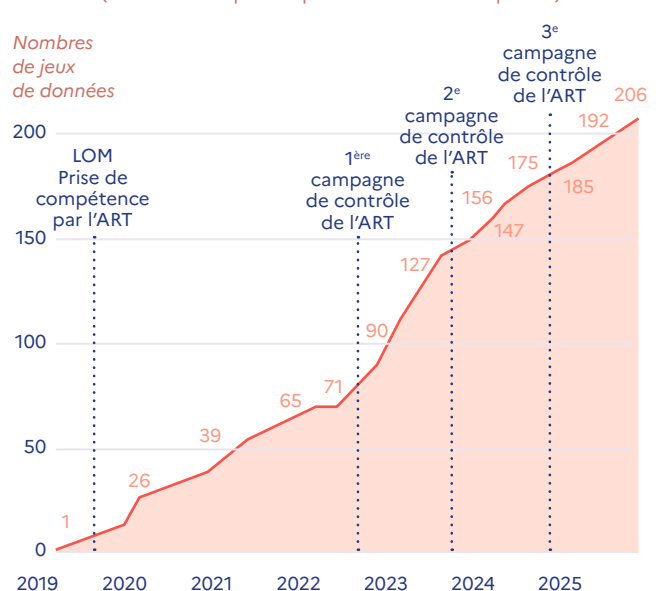
en disposent publient désormais leurs offres de transport planifiées sur le PAN. Si le fort taux de publication s'explique par les bonnes pratiques historiques de l'open data, les contrôles de l'ART permettent d'atteindre une publication quasi-complète des données.

ÉVOLUTION DE LA PUBLICATION DES DONNÉES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Jeux de données statiques disponibles sur le PAN depuis 2019
(Offre de transport programmé)



Jeux de données dynamiques disponibles sur le PAN depuis 2019
(Offre de transport et perturbations en temps réel)



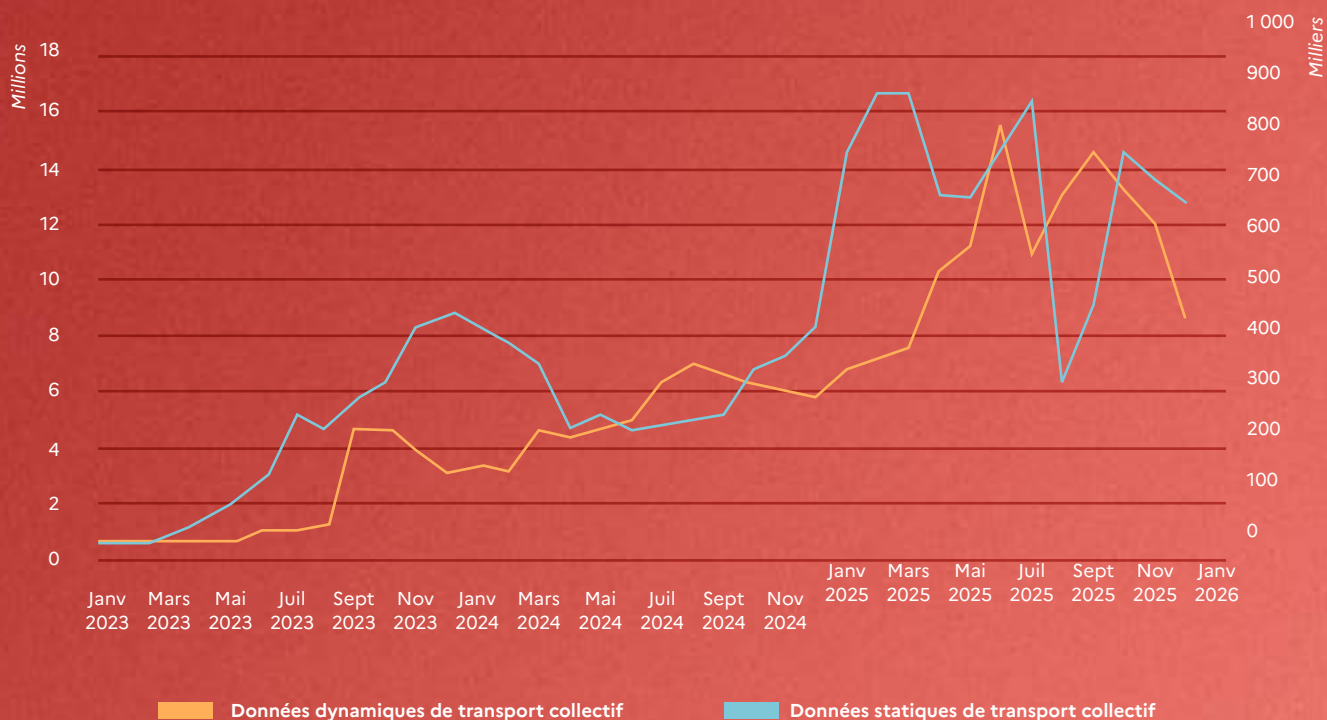
L'utilisation des données publiées de transports collectifs poursuit sa forte augmentation

Les données de mobilité publiées sur le PAN sont de plus en plus consultées et téléchargées. En 2025, elles ont généré près de 150 millions de téléchargements. Cette forte progression témoigne du rôle central du PAN pour la visibilité et l'utilisation des données de mobilité exploitables par les services numériques d'information des voyageurs. Elle illustre également l'intérêt croissant pour les données planifiées et en temps réel des transports collectifs.

Les actions de contrôle menées par l'ART contribuent à cette dynamique. Elles favorisent une meilleure visibilité et utilisation des données, notamment celles relatives à l'offre planifiée et en temps réel des transports collectifs, ainsi qu'à la disponibilité en temps réel des mobilités partagées. Par ailleurs, lorsqu'une nouvelle catégorie de contrôle est lancée, le nombre de mises en conformité observé est souvent supérieur à celui des rappels à la réglementation adressés. L'impact de ces actions s'inscrit donc sur la durée et va au-delà des rappels à la réglementation de l'ART.

ÉVOLUTION DE L'UTILISATION DES DONNÉES DE TRANSPORTS COLLECTIFS DISPONIBLES SUR LE PAN

En nombre de téléchargements mensuels



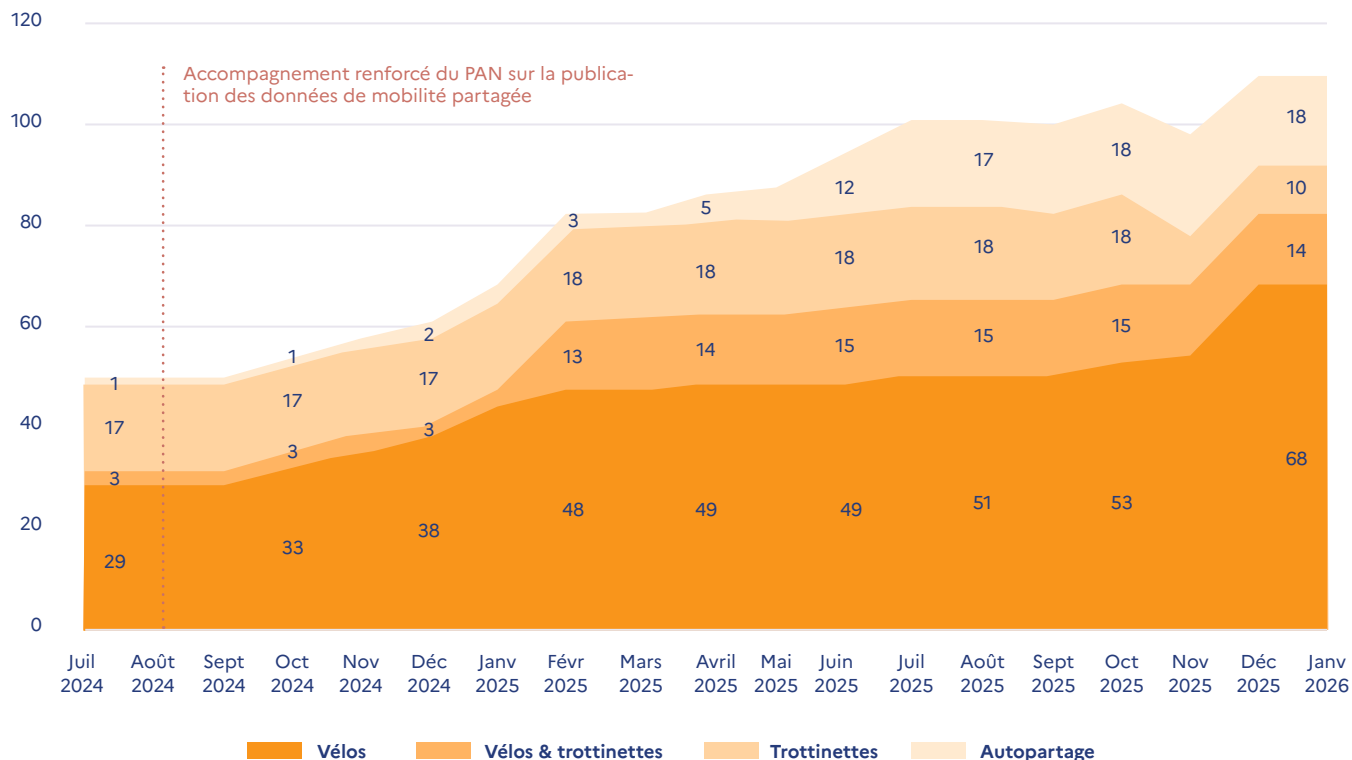
En réalisant un effort particulier pour la publication des mobilités partagées

Les mobilités partagées, comme les vélos en libre-service, constituent un levier important pour réduire les émissions de CO₂. En zone urbaine, elles représentent une alternative aux véhicules particuliers ; dans les zones peu desservies, elles permettent de compenser l'absence d'offre de transports collectifs. En effet, les spécificités du réseau routier ou cyclable (desserte fine et liberté de circulation) rendent les véhicules individuels indispensables pour les territoires peu desservis par les transports collectifs. Pour encourager le recours à ces mobilités en zone urbaine et limiter les coûts environnementaux et financiers liés à la voiture individuelle, les services de mobilité partagée doivent être visibles, compréhensibles et fiables. Ils

viennent ainsi compléter les transports collectifs, qui jouent un rôle clé dans la décarbonation du secteur des transports.

L'ART veille ainsi à ce que la publication et l'utilisation des données de mobilité bénéficient également aux modes de transport décarbonés. Elle s'assure notamment que les mobilités douces figurent bien sur les calculateurs d'itinéraires multimodaux. En 2025, la couverture territoriale des données relatives aux mobilités partagées s'est largement étendue. Si leur utilisation reste encore limitée, ces données suscitent un intérêt croissant. L'objectif reste désormais de les combiner avec celles des transports collectifs, afin de proposer des trajets intermodaux.

RÉPARTITION MODALE DES DONNÉES DE MOBILITÉ PARTAGÉE PUBLIÉES SUR LE POINT D'ACCÈS NATIONAL



Source : ART, janvier 2026 – les données du PAN (transport.data.gouv.fr)



En montrant l'amélioration des calculateurs d'itinéraires des régions sur les choix de déplacement des voyageurs

Dans le cadre de sa mission de surveillance, l'ART réalise des contrôles afin de s'assurer que l'utilisation des données de mobilité bénéficie pleinement aux usagers. En 2025, elle a mené une vaste étude sur onze calculateurs d'itinéraires mis en place par les régions (Atoumod en région Normandie, Fluo en région Grand-Est, etc.) afin de mieux comprendre les mécanismes internes et évaluer leur performance respective. L'étude a porté sur trois axes : les données prises en compte, les algorithmes utilisés et l'ergonomie proposée aux utilisateurs. Dans l'ensemble, les calculateurs d'itinéraires ont démontré l'efficacité de leurs services. Toutefois, certains axes d'amélioration subsistent comme la prise en compte de tous les modes de transport, notamment fluviaux et par câble, et la reconnaissance de l'ensemble des adresses postales.



Faire vivre une culture de dialogue

En organisant un webinar sur les données de mobilité pour donner la parole aux parties prenantes

La deuxième édition des Rencontres sur les données de mobilité, organisées le vendredi 13 juin 2025 par l'ART, a permis de réunir une seconde fois les parties prenantes impliquées dans le secteur des données de mobilité.

Présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, et soutenu par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et le Point d'accès national (PAN), cet événement a réuni près de 150 participants et 18 intervenants.

L'évènement s'est articulé autour de deux temps forts consacrés aux enjeux de la mobilité et des données de transport, en présence d'acteurs publics, d'experts et de représentants des usagers :

- **les évolutions du secteur de la mobilité et les attentes des usagers**, en soulignant le rôle clé de la coopération et de l'ouverture des données pour améliorer les services ;
- **l'accompagnement des acteurs dans leur mise en conformité réglementaire**, notamment via la norme NeTEX, en clarifiant les obligations et en partageant des retours d'expérience concrets.

La deuxième édition des Rencontres sur les données de mobilité a ainsi permis de renforcer le partage d'expérience et la coordination entre les acteurs, afin d'améliorer la publication des données de mobilité et de favoriser des services plus performants et adaptés aux usagers.

En portant auprès des institutions européennes des propositions concernant la distribution numérique

Le contexte législatif national place la France parmi les pays européens les plus avancés en matière de régulation des services numériques de mobilité multimodale. Sur la base des constats sur la distribution des transports ferroviaires et de la régulation des services numériques de mobilité multimodale, l'ART a présenté, dans le document *Pour un cadre européen de régulation des transports au service de mobilités durable**, d'octobre 2025, à destination de différents acteurs au niveau européen. Ses propositions visent à faciliter l'accès des citoyens européens à la billetterie ferroviaire et multimodale autour de deux objectifs :

- **Objectif 1** : Faciliter l'accès des usagers à une billetterie intégrée. Cet objectif repose sur la mise en place d'obligations pour certains acteurs dominants, la définition de conditions économiques encadrant la distribution numérique des titres, ainsi que l'instauration de mécanismes de contrôle pour garantir le respect de ces règles. L'enjeu est d'assurer une offre plus transparente, accessible et efficace pour les voyageurs.
- **Objectif 2** : Lever la barrière à l'entrée que constitue, pour les nouveaux entrants ferroviaires, l'accès aux clients, en facilitant la distribution de leurs titres numériques de transport. Il s'agit notamment d'imposer aux acteurs historiques actifs dans la distribution numérique de titres de transport de vendre les titres des nouveaux entrants qui en feraient la demande, ou encore de permettre la combinaison des offres entre opérateurs pour assurer la continuité des trajets. Cet objectif s'appuie également sur la définition de standards d'échange de données et sur un cadre réglementaire européen existant et à venir.

Dans l'ensemble, ces mesures visent à structurer un écosystème de mobilité plus ouvert, interopérable et concurrentiel, au bénéfice des usagers et de l'innovation dans les services de transport.

* Brochure européenne : pour un cadre européen de régulation des transports au service de mobilités durables - Propositions de l'ART, octobre 2025



En clarifiant les objectifs de développement des SNM promus par la LOM

Le saviez-vous ?

Un service numérique de vente (SNV) est essentiel aux services numériques multimodaux (SNM) pour distribuer des titres de transport

Un service numérique multimodal (SNM) est un outil numérique, comme une application mobile ou un site internet, qui permet la vente (délivrance ou revente) de services de mobilité (par exemple, des titres de transport, des services de stationnement ou d'autres services fournis par une centrale de réservation). Parmi les services numériques de mobilité, les SNM, introduits par l'article 28 de la loi d'orientation des mobilités (dite « LOM ») du 24 décembre 2019, constituent la fonctionnalité d'achat de titres de transport.

Pour assurer la délivrance des titres numériques de transport, le développement des SNM est conditionné par l'accès au service numérique de vente (SNV)

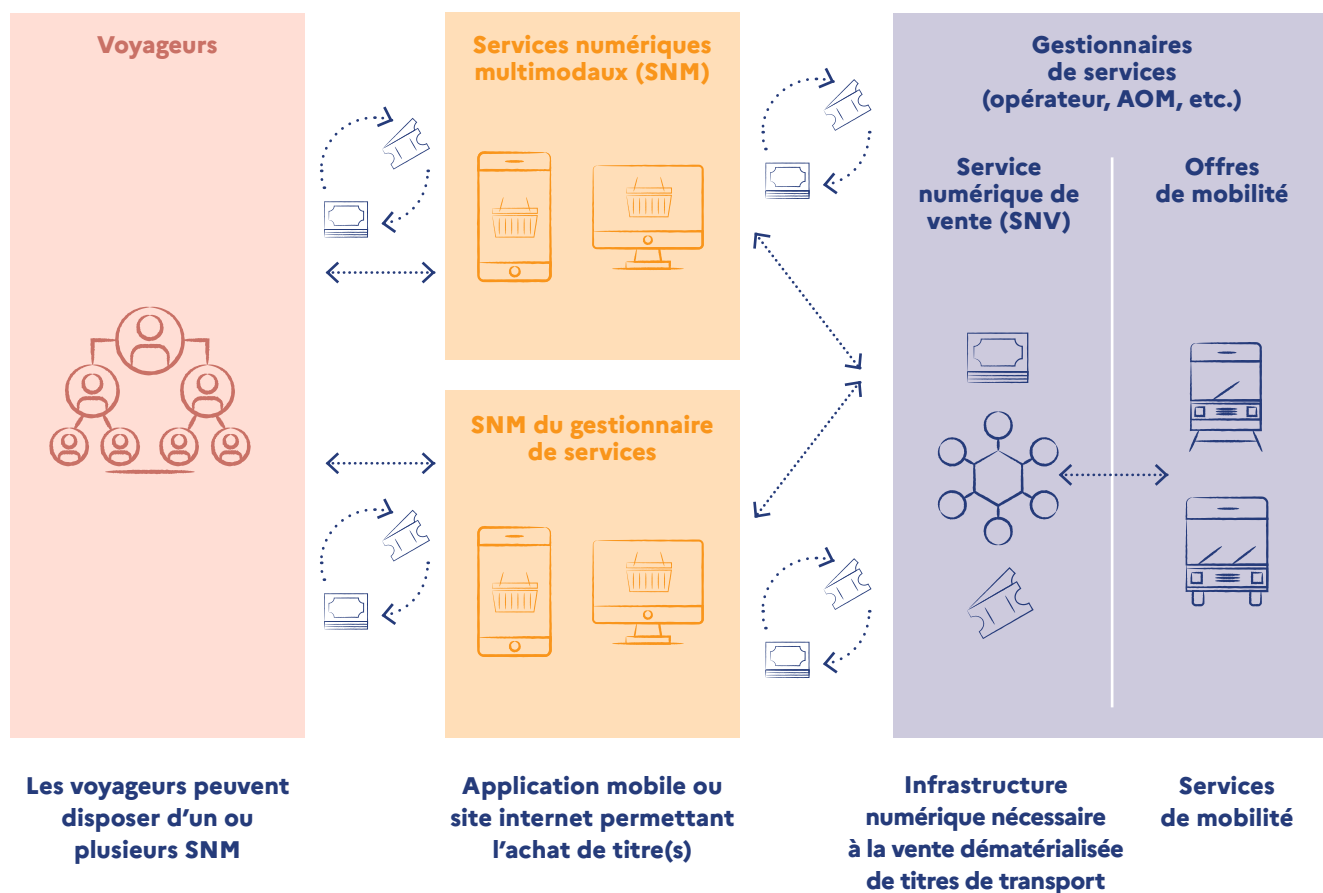


Le **service numérique de vente (SNV)** est l'infrastructure logicielle de billetterie à laquelle le SNM doit s'interfacer pour pouvoir vendre les titres correspondants. Contrairement au SNV, seuls les SNM sont destinés à être visibles par l'utilisateur final, via une application mobile ou un site internet. C'est à travers cette interface qu'il peut consulter et sélectionner les titres de transport proposés, et procéder au paiement.

Le SNV constitue une infrastructure numérique, invisible pour les voyageurs. Indispensable à la

vente numérique de titres de transport, elle est gérée par le gestionnaire de services de mobilités (opérateur de transport, AOM), qui y intègre notamment les titres de transport pouvant faire l'objet d'une distribution numérique. En raison de leur accès difficile, de leur rôle indispensable au fonctionnement des SNM et de leur caractère non répliquable, les SNV peuvent être assimilés à des facilités essentielles, c'est-à-dire des infrastructures indispensables au développement et à la mise en œuvre d'un service, ce qui justifie la régulation de leur accès.

COMPRENDRE L'ARTICULATION ENTRE SERVICE NUMÉRIQUE DE VENTE (SNV) ET SERVICE NUMÉRIQUE MULTIMODAL (SNM)



Source : ART

Les objectifs de développement des SNM prévus par la LOM, auxquels contribuent les décisions de règlement de différends

Les décisions de l'ART contribuent à la mise en œuvre des objectifs de la loi d'orientation des mobilités (LOM), en soutenant le développement des SNM. En intervenant sur les conditions de distribution des titres de transport, l'ART veille à garantir des conditions d'accès équitables et transparentes entre les acteurs.

Dans sa décision n° 2025-066 de mesures conservatoires prononcée le 31 juillet 2025, l'ART a ainsi notamment enjoint à Île-de-France Mobilités (IdFM) de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux SNM de vendre le Navigo Liberté + dématérialisé. Cette décision favorise le développement des SNM dans des conditions équitables, au bénéfice, *in fine*, des usagers, quel que soit le distributeur de leur choix, ainsi que du report modal.

Les décisions de l'ART contribuent également à fluidifier le parcours usager en facilitant l'accès à une offre de mobilité intégrée. Une telle offre permet de simplifier la planification, l'achat et la réalisation des trajets « en un seul clic », en dépassant les frontières modales et administratives, et favorise ainsi l'émergence d'un écosystème de billettique intégrant divers services.

Ces décisions participent enfin à l'établissement d'un cadre économique équilibré et non discriminatoire, favorable à l'innovation. Ce cadre encourage l'arrivée de nouveaux acteurs, ainsi que le développement de services innovants, améliorant à la fois la qualité de la distribution et l'expérience usager.







La parole à...

**Jean-Pierre
SERRUS**

**Vice-Président
Transports et Mobilité
Durable chez Région Sud**

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de l'article 28 de la LOM dans le cadre de la distribution des trains conventionnés de votre Région ?

L'article 28 a posé un cadre juridique structurant pour le développement des services numériques multimodaux et l'ouverture des services de vente, avec un objectif clair : garantir une information complète et neutre et faciliter l'accès aux titres de transport. Il a permis des avancées significatives, notamment en matière d'ouverture des données de mobilité, aujourd'hui largement disponibles et réutilisées, malgré une qualité encore inégale.

Cependant, des limites persistent : la vente de titres par des tiers reste complexe, avec des négociations au cas par cas et des barrières techniques et économiques. Par ailleurs, les grandes plateformes conservent une position dominante de fait. Une évolution du cadre réglementaire est désormais nécessaire pour renforcer l'interopérabilité, encadrer l'affichage de l'offre et sécuriser les flux financiers, afin d'atteindre une concurrence réellement équitable.

La Région Sud porte des projets ambitieux en matière de distribution. Pouvez-vous nous les présenter et préciser le rôle attendu des distributeurs tiers ?

La Région Sud a fait le choix stratégique de piloter directement la distribution via un système d'information et de billetterie régional (SIBR), outil intégré combinant information voyageurs en temps réel et vente multimodale (train, car, mobilités complémentaires). Ce dispositif simplifie fortement le parcours usager, tout en renforçant la maîtrise des données, la qualité de service et la sécurisation des recettes.

La distribution repose sur un modèle multicanal : outils numériques régionaux, réseau en gare et développement de partenariats physiques. Ces partenariats (La Poste, buralistes, offices de tourisme, AOM locales) visent à densifier le maillage territorial, notamment dans les zones peu denses, et à toucher tous les publics.

Les distributeurs tiers jouent ainsi un rôle complémentaire essentiel : élargir l'accessibilité à

l'offre, renforcer la proximité et contribuer à une diffusion homogène des titres, dans une logique intégrée et coordonnée par la Région.

Votre région, qui accueille en gare plusieurs opérateurs ferroviaires — tant en services librement organisés que conventionnés — œuvre pour mieux garantir les droits des voyageurs. Pouvez-vous nous présenter les propositions que vous défendez en matière de correspondances ?

Le cadre européen actuel protège les correspondances uniquement en cas de billet « direct », pour un trajet en correspondance entre deux trains exploités par le même opérateur ou faisant partie du même groupe, laissant les voyageurs sans garantie en cas de trajets multi-opérateurs. La Région Sud a fait le choix d'aller au-delà de cette stricte lecture des textes.

Consciente des enjeux pour les voyageurs, elle a souhaité garantir une prise en charge homogène des situations de rupture de correspondance à l'échelle du réseau régional ZOU !, quel que soit l'opérateur ferroviaire concerné.

Elle a coordonné les opérateurs pour définir des règles communes de gestion des ruptures de correspondance, permettant des solutions concrètes : report sur d'autres trains, mise en place de substitutions ou prise en charge des voyageurs. Des discussions sont en cours pour étendre ce dispositif aux trains longue distance. Dans l'intervalle, une coopération étroite a d'ores et déjà été instaurée entre les opérateurs afin d'assurer la continuité du parcours des voyageurs.

Cette démarche traduit une volonté forte de dépasser les logiques d'opérateurs et de garantir la continuité du parcours, en plaçant l'usager au cœur du système ferroviaire.



L'action européenne de l'ART en 2025

A stylized illustration of a flagpole with a flag, rendered in a sketch-like style with fine lines and shading. The flagpole is positioned on the right side of the page, extending from the top edge down towards the middle. The flag is partially visible, showing some texture and folds.

**Participer à la construction
d'un espace unique européen
des transports au service de
mobilités durables**



La régulation économique du secteur ferroviaire, des redevances aéroportuaires et des données et services numériques de mobilité, trouve ses sources dans les textes européens. En 2025, l'ART a poursuivi sa participation aux travaux des réseaux européens de régulateurs tels que l'*Independent Regulators Group – Rail* – groupe des régulateurs indépendants du ferroviaire –, et le Forum de Thessalonique regroupant les autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires – groupe d'experts intervenant auprès de la Commission européenne – dans le secteur aéroportuaire. Elle a publié un document de propositions pour contribuer à l'amélioration du cadre européen de régulation économique et a poursuivi les relations régulières avec la Commission européenne et ses homologues.

Améliorer le cadre de régulation européen et assurer le suivi des textes européens en cours d'élaboration

En formulant des propositions concrètes pour l'amélioration du cadre de régulation européen

En 2025, l'ART a publié le document *Pour un cadre européen de régulation des transports au service de mobilités durables – Propositions de l'ART*. Il vise à permettre à la régulation économique de contribuer plus efficacement aux objectifs de la politique européenne des transports, en accélérant le développement du rail, en facilitant l'accès des citoyens à la billettique numérique et en contribuant à une gestion efficiente des grands aéroports.

L'action de l'ART dans les secteurs ferroviaire et des systèmes de transport intelligents et aéroportuaire découle directement du droit de l'Union européenne. Forte de son expérience dans ces trois secteurs, l'ART pose ainsi des constats et formule des propositions d'action afin d'améliorer le cadre de la régulation et l'intervention du régulateur économique.

Alors que la régulation économique des transports peut constituer un outil puissant pour contribuer à la réalisation des objectifs de la politique européenne des mobilités, les propositions de l'ART poursuivent un double objectif d'efficacité et de simplification.

Cette publication est intervenue, par ailleurs, dans un contexte d'évolutions envisagées du cadre européen de régulation. En particulier, la Commission européenne envisageait de publier ses initiatives en matière de billettique ferroviaire et multimodale et procédait à l'évaluation de la législation en matière de redevances aéroportuaires. Les propositions formulées par l'ART ont vocation à éclairer les travaux du législateur européen, nourrir ses réflexions et accompagner les actions en faveur de l'amélioration du fonctionnement économique des transports et des mobilités durables.



Les propositions de l'ART s'articulent autour de trois objectifs

1
Lever les freins persistants à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, renforcer la construction du marché unique et accélérer le report modal

2
Faire émerger des solutions de mobilité digitale sans couture

3
Mieux tenir compte des réalités du secteur aéroportuaire et tendre vers une gestion plus efficace des aéroports, au bénéfice des exploitants comme des usagers.

Pour plus de détails, voir les focus dans les chapitres 1 « Réguler le ferroviaire », 5 « Réguler les grands aéroports français » et 6 « Réguler les données et services numériques de mobilité » du rapport d'activité.



En contribuant aux travaux législatifs européens

Poursuite de l'examen du projet de règlement européen sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire

La proposition de règlement européen sur les capacités ferroviaires publiée en 2023 par la Commission européenne a abouti à un accord entre les colégislateurs européens, le Parlement et le Conseil de l'Union, en novembre 2025.

dites « trilogues », après que le Parlement européen a adopté sa position et le Conseil de l'Union européenne arrêté son orientation générale. En particulier, dans le cadre de ses missions, l'ART a contribué à l'élaboration de la position française en lien avec les autorités françaises compétentes.

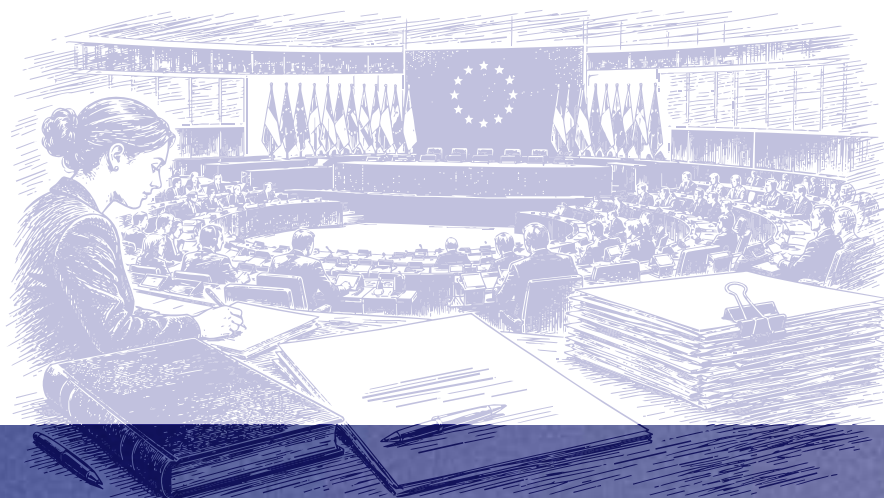
L'ART a suivi de près, tout au long de l'année 2025, les négociations interinstitutionnelles,

Contribution aux travaux de la Commission européenne sur sa communication sur les services à grande vitesse

Annoncé dans la lettre de mission du commissaire au transport durable et au tourisme publiée en septembre 2024, le plan pour relier l'Europe par le transport ferroviaire à grande vitesse a été publié par la Commission européenne le 5 novembre 2025. Il vise à accélérer la construction et l'exploitation d'un réseau européen de lignes à grande vitesse pleinement interopérable d'ici à 2040.

Lors de la réunion extraordinaire du *Single European Railway Area Forum (SERAF)* du 9 avril 2025, la Commission avait esquissé

les premières pistes de ce plan auprès des parties prenantes du secteur ferroviaire et recueilli leurs observations. À cette occasion, l'ART a partagé son analyse des principaux freins au développement des services transfrontaliers à grande vitesse. Elle a notamment souligné le poids très élevé des coûts d'entrée, la difficulté persistante à acquérir du matériel roulant adapté au niveau européen, le manque de coordination entre États membres en matière d'allocation de capacité, ainsi qu'une tarification d'accès au réseau encore trop disparate et parfois peu lisible.



Autres contributions

Contribution de l'ART à l'étude de la Commission européenne sur le potentiel inexploité lié à l'achèvement des principaux volets de l'espace européen unique des transports (SETA study)

En 2025, la Commission a lancé une étude, confiée au consultant Ricardo, avec l'objectif d'étudier le potentiel inexploité lié à l'achèvement des principaux volets de l'espace européen unique des transports. Cette étude vise à identifier d'éventuels obstacles réglementaires et non réglementaires à cette connectivité ainsi que leur impact économique.

L'ART a apporté son éclairage aux travaux du consultant sur la thématique de la pénurie de matériel roulant pour le transport ferroviaire de voyageurs transfrontalier.

Échange sur les services pilotes pour stimuler les services ferroviaires internationaux

En 2023, la Commission européenne a lancé dix services pilotes pour dynamiser le transport ferroviaire transfrontalier. Ces projets visent à établir de nouveaux services ferroviaires transfrontaliers de jour ou de nuit, tels que le train de nuit Paris, Milan, Venise. L'ART a été sollicitée par la Commission européenne sur les difficultés rencontrées par les opérateurs ferroviaires dans ce cadre.

Ateliers sur l'étude d'impact relative à l'initiative sur les services numériques de mobilité multimodale

Dans le cadre de la préparation, par la Commission européenne, d'une initiative législative sur les services numériques de mobilité multimodale (*Multimodal Digital Mobility Services – MDMS*), l'ART a participé à une série d'ateliers sur l'étude d'impact de cette législation organisés par le consultant (Ricardo) et la Commission. Ces ateliers avaient pour objectif de présenter les pistes d'évolutions envisagées par la Commission et d'échanger avec les différentes parties prenantes sur ces pistes.

Consultation publique sur le bilan de qualité de la législation de l'Union sur les aéroports

L'ART a contribué à la consultation publique (*Have your say*) sur le bilan de qualité de la législation de l'UE sur les aéroports, notamment de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. Elle préconise d'œuvrer à une gestion plus efficiente des aéroports, en renforçant notamment les compétences et les garanties d'indépendance des autorités de supervision indépendantes et en permettant une régulation économique efficace et proportionnée du secteur aéroportuaire.



La parole à...

Kristian SCHMIDT

Directeur du transport terrestre à la DG Move



Pouvez-vous rappeler le rôle de la Commission européenne et de la DG MOVE dans le secteur du transport terrestre ?

La Commission européenne, via la DG MOVE, est le « chef d'orchestre » du transport terrestre en Europe. Son rôle est stratégique, réglementaire et financier. Elle définit les grandes orientations du secteur et les traduit en règlements et directives, comme le 4^e paquet ferroviaire (libéralisation du rail), le paquet « Mobilité I » (transport routier) ou les droits des passagers. La direction « Transport terrestre » coordonne également la sécurité routière en Europe et vérifie la conformité des péages au principe de recouvrement des coûts.



La DG MOVE soutient aussi financièrement les infrastructures et innovations via le programme CEF (25,8 Md€ 2021-2027), par exemple pour l'électrification de la mobilité ou l'installation des systèmes ferroviaires communs (ERTMS) sur les corridors européens.

Enfin, la DG MOVE coordonne des agences comme l'Agence européenne des chemins de fer (ERA) pour harmoniser les règles techniques et veille à l'application du droit européen, pouvant engager des procédures en cas de non-transposition. Elle agit ainsi comme le catalyseur du marché unique des transports.



Quels grands enjeux et défis identifiez-vous pour l'avenir du transport terrestre ?

L'avenir du transport terrestre repose sur trois axes : écologie, technologie et équité.

D'abord, la décarbonation est urgente : le transport représente 29 % des émissions de CO₂ de l'UE, dont l'indépendance énergétique est un objectif stratégique et géopolitique pour notre continent. Il faut donc accélérer l'atteinte des objectifs du paquet « Fit for 55 » sur la réduction des émissions routières, par leur électrification et les carburants alternatifs, ainsi que le renforcement du rail, des transports collectifs et des opérateurs ferroviaires compétitifs.

Ensuite, l'innovation transforme le secteur : véhicules autonomes et électriques et systèmes intelligents améliorent l'efficacité, mais soulèvent des enjeux de sécurité et régulation. En parallèle, la libéralisation du rail en Europe, déjà lancée en France, améliore la qualité et l'efficacité, mais nécessite un encadrement pour préserver l'équité sociale.

Enfin, la résilience, l'équité et des prix accessibles demeurent cruciaux face aux inégalités territoriales et aux écarts résiduels entre États.

Quel est votre regard sur le rôle des autorités nationales comme l'ART ?

Les autorités régulatrices nationales, comme l'ART, sont nos alliées clés pour des marchés du transport efficaces, au service des citoyens et des entreprises. Elles exercent des missions cruciales dans les cadres légaux nationaux et européens.

Par exemple, l'ART garantit un accès équitable aux infrastructures, en s'assurant que l'allocation des sillons soit efficace et juste.

L'ART joue un rôle positif et essentiel dans le fonctionnement du marché français au sein de l'espace européen, en équilibrant innovation, régulation, concurrence et équité. Nous apprécions sa collaboration étroite et transparente avec la DG MOVE.

En approfondissant le dialogue avec les parties prenantes européennes

Poursuite du dialogue régulier avec les services de la Commission européenne



A lors que la régulation économique des transports constitue un puissant outil pour contribuer aux objectifs de la politique des mobilités et rendre les transports plus compétitifs, accessibles et durables, Thierry Guimbaud, Président de l'ART, a rencontré Magda Kopczyńska, Directrice générale de la mobilité et des transports (DG Move), le 21 novembre 2025.

Cet entretien a permis d'aborder les dossiers à forts enjeux dans les secteurs régulés par l'ART intéressant la Commission européenne.

Des rencontres ont également été organisées dans le courant de l'année 2025 au niveau des services de l'ART avec les services de la Commission européenne, en particulier de la DG Move. Les échanges ont notamment porté sur les initiatives en matière de billettique ainsi que sur le « fitness check » des textes européens applicables au secteur aéroportuaire.

Intervention de Patrick Vieu à la conférence du régulateur espagnol sur l'ouverture à la concurrence ferroviaire en Europe

Patrick Vieu, vice-président de l'ART, est intervenu à l'occasion d'une conférence organisée par la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)*, le régulateur espagnol, le 3 juin 2025.



Aux côtés de représentants des régulateurs espagnol, italien et allemand et de la Commission européenne, Patrick Vieu a présenté l'expérience française, caractérisée par l'ouverture progressive à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs depuis 2019. Il a souligné les premiers bénéfices observés : diversification de l'offre, hausse de la fréquentation, baisse des prix sur certaines lignes et émergence de nouveaux opérateurs. Il a mis en lumière les progrès accomplis pour faciliter l'accès au réseau et au marché, améliorer la transparence des conditions opérationnelles et adapter la tarification afin de maximiser l'utilisation de l'infrastructure.

L'ART a réaffirmé à cette occasion son engagement, conformément à sa mission, à accompagner et créer les conditions d'une ouverture à la concurrence effective, au service d'une mobilité ferroviaire plus performante, accessible et durable.

Échanges avec les parties prenantes européennes du secteur ferroviaire

En 2025, l'ART a poursuivi le dialogue avec les parties prenantes du secteur, par exemple avec Allrail, l'association européenne représentant les entreprises ferroviaires, sur des sujets variés, tels que les textes à venir sur la billettique ferroviaire et l'accès par les nouveaux entrants à la distribution de leurs offres sur les plateformes de vente de billets.

Contribuer aux réseaux européens de régulation

IRG-Rail

Depuis 2011, l'ART est membre du Groupe des régulateurs indépendants pour le ferroviaire (IRG-Rail), qui réunit les régulateurs ferroviaires de l'Union européenne et de certains États tiers. Il vise à assurer une approche cohérente dans l'interprétation et la mise en œuvre des textes européens pour les chemins de fer. Contribuer au développement des meilleures pratiques en matière réglementaire, veiller à l'existence d'une concurrence durable et efficace dans le transport ferroviaire et favoriser le développement d'un marché ferroviaire en Europe font partie des missions de l'IRG-Rail. Le groupe défend également les intérêts des voyageurs et clients des services de fret et renforce la transparence du secteur.

Chiffres-clés



2025

Présidence par la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)*

le régulateur espagnol

31

régulateurs

6

groupes
de travail
permanents

2

tasks
forces

52

réunions
des groupes
de travail



Participation aux assemblées plénières

Le 13^e rapport d'observation des marchés, l'état des lieux des régimes de performance en Europe, les rapports de suivi des corridors de fret, le rapport sur la structure et les conditions de

marché des voies de service, sont quelques-uns des travaux que l'IRG-Rail a réalisés en 2025 (pour plus de détails, voir le focus sur l'IRG-Rail dans le chapitre 1 « Réguler le ferroviaire » du rapport d'activité).

Participation aux comités stratégiques

Le comité stratégique de l'IRG-Rail, qui fixe les orientations stratégiques du réseau de régulateurs, s'est réuni les 12 février et 10 septembre 2025. L'ART y était représentée par son vice-président, Patrick Vieu.

Ces réunions étaient notamment consacrées à l'élaboration du programme de travail pour l'année 2026, ainsi que sur l'avenir de l'*European Network of Railway Regulatory Bodies* (ENRRB) et les outils de communication de l'IRG-Rail.

Élection de l'ART à la vice-présidence du réseau pour 2026

Lors de l'assemblée plénière d'automne 2025, l'ART a été élue pour assurer la vice-présidence de l'IRG-Rail en 2026.

La vice-présidence de l'IRG-Rail est une étape préalable afin de pouvoir assurer la présidence du

réseau l'année suivante. L'ART présidera ainsi le réseau en 2027. En tant que vice-présidente, l'ART peut notamment représenter l'IRG-Rail et appuyer la présidence dans ses fonctions.

European Network of Railway Regulatory Bodies (ENRRB)

Les 24 juin et 3 décembre 2025 se sont tenues les réunions du *European Network of Railway Regulatory Bodies (ENRRB)*, rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, le réseau des régulateurs ferroviaires.

Les échanges ont notamment porté sur l'expérience des régulateurs en matière d'accès aux installations de service, à l'occasion desquels les services de l'ART ont présenté le cadre français, dans la perspective

de l'évaluation à venir du règlement d'exécution 2017/2177 sur les installations de service par la Commission.

Ces réunions ont également permis d'échanger sur l'évolution prochaine des missions et de la gouvernance de l'ENRRB dans le cadre du futur règlement européen sur les capacités ferroviaires, ainsi que sur les initiatives législatives à venir et les travaux menés par la Commission européenne.

Le saviez-vous ?

Les missions et la gouvernance de l'ENRRB seront renforcées par le règlement européen sur les capacités ferroviaires

Le règlement européen sur l'utilisation des capacités ferroviaires, qui devrait être publié au Journal Officiel de l'Union européenne en juin 2026, prévoit un renforcement du rôle de l'ENRRB autour de trois missions principales :

- 🕒 **la coordination de l'action des régulateurs.** La mission de coordination de l'action des régulateurs peut concerner les services transfrontaliers et les services domestiques. À titre d'exemple, l'ENRRB coordonnera la coopération des régulateurs lorsqu'ils prennent des décisions sur des sujets transfrontières et, plus généralement, sur toute activité de coopération lorsque cela est pertinent ;
- 🕒 **le contrôle et la supervision des activités de l'ENIM.** À ce titre, l'ENRRB adoptera une recommandation sur les cadres européens relatifs aux capacités, à la coordination de la gestion transfrontalière des circulations et à la performance préparés par l'ENIM, et lors de leur actualisation ;
- 🕒 **plus généralement, le contrôle de la mise en œuvre du règlement.**

Afin de permettre au réseau de remplir ses nouvelles missions, l'organisation de l'ENRRB évoluera et celui-ci adoptera de nouvelles règles de procédures. L'ENRRB comprendra un conseil des régulateurs, co-présidé par la Commission européenne et un régulateur, désigné tous les deux ans (co-présidence tournante), des groupes de travail et un secrétariat.

Single European Railway Area Forum (SERAF)

Les 9 avril, 12 juin et 5 décembre 2025 se sont tenues les réunions plénières du *Single European Railway Area Forum* (SERAF), rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, les principales parties prenantes du système ferroviaire européen, notamment l'Agence européenne pour les chemins de fer, les régulateurs nationaux, les gestionnaires d'infrastructure ou encore les entreprises ferroviaires.

Le SERAF a pour mission d'assister la DG Move dans la préparation de propositions législatives ou d'initiatives politiques, et d'établir une coopération

entre la Commission, les États membres et les parties prenantes.

L'ART a activement contribué aux travaux des trois sous-groupes actifs durant l'année 2025 :

- ▶ l'évaluation de la directive 2012/34/UE ;
- ▶ les conditions commerciales et la tarification du réseau ;
- ▶ la consultation des parties prenantes par les gestionnaires d'infrastructures dans le cadre du futur règlement sur les capacités ferroviaires.

Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

Lieu d'échange entre autorités de supervision indépendantes des redevances des aéroports européens, le Forum de Thessalonique, dont l'ART est membre depuis qu'elle est compétente en matière aéroportuaire (2019), a pour but de clarifier et proposer des évolutions du cadre réglementaire européen, et de favoriser une lecture stable et commune des dispositions européennes.

En 2025, les travaux ont porté sur la transparence et l'efficacité des consultations aéroportuaires.

Les recommandations formulées par le groupe d'expert visent à améliorer la transparence et la qualité du dialogue entre les aéroports européens et les compagnies aériennes (pour plus de détails, voir le focus sur le Forum de Thessalonique dans le chapitre 5 « Réguler les grands aéroports français » du rapport d'activité). Le « fitness check » de la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires a également fait l'objet d'échanges au sein du groupe.

05.05.2025

Assemblée plénière du Forum de Thessalonique

10.06.2025

Assemblée plénière du Forum de Thessalonique

27 autorités nationales



Forum de
Thessalonique

Représentants d'usagers



Co-réguler des infrastructures transfrontalières

Le tunnel sous la Manche

Depuis 2015, l'ART corégule, avec son homologue britannique, l'Office of Rail & Road (ORR), le tunnel sous la Manche, dans le cadre d'un comité binational. Depuis 2016, elle rend ainsi, chaque année, un avis simple sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel.



Coopération entre l'ART et l'ORR en matière de régulation économique de la Liaison Fixe transmanche

3
réunions du comité
binational

du tunnel sous la Manche

5
de la Commission
intergouvernementale
(CIG)

Avis du
13.02.2025
sur le document de référence
annuel d'Eurotunnel¹

¹ Avis n° 2025-015 du 13 février 2025 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche (DRE) pour l'horaire de service 2026.

Le comité binational

Le comité binational anime les échanges entre les autorités afin de faire émerger des solutions permettant une prise de décision cohérente et coordonnée

Le comité binational supervise les activités du service permanent

Le service permanent soumet un programme de travail annuel

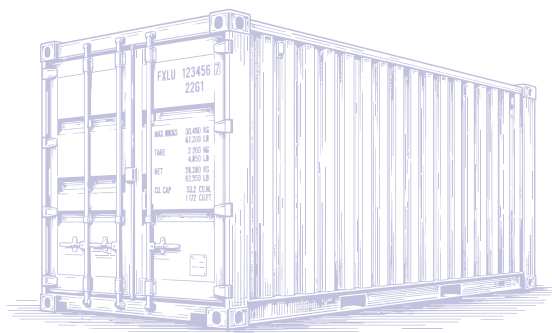
Le service permanent

Le service permanent conseille le comité binational dans ses fonctions en respectant les exigences de séparation entre les pouvoirs d'instruction et de décision au sein de chaque autorité



L'aéroport de Bâle-Mulhouse

Une convention signée en 2019 entre l'ART et son homologue suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sur l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis.



L'observation des corridors de fret

Les services de transport ferroviaire de marchandises peuvent emprunter les corridors de fret internationaux mis en place à travers l'Europe depuis 2010.

Compétence depuis

2020

Décision du

28.10.2025

sur la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse²

Le saviez-vous ?

En 2024, le législateur européen révisait le cadre relatif au réseau transeuropéen de transports (RTE-T), projet visant à supprimer les barrières entre les réseaux de transport des États membres afin de créer un espace de transport unifié en Europe. Le règlement (UE) n° 2024/1679 a notamment fait évoluer les corridors de fret, qui ont été progressivement intégrés à des corridors de transports, intégrant ainsi des services de transport de voyageurs. Cette évolution participe ainsi au déploiement du réseau RTE-T.

² Décision n° 2025-078 du 28 octobre 2025 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2026.

La France est irriguée par quatre corridors, dont le corridor Atlantique pour lequel l'ART assure la fonction de régulateur-référent.

2
réunions
du corridor
Atlantique

1
réunion
du corridor
Méditerranée

2
réunions
du corridor
Rhin-Danube



CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE TRAVERSANT LA FRANCE

- Corridor Atlantique
- Corridor Méditerranéen
- Corridor Rhin-Danube
- Corridor Nord-Sud

Échelle : 1:100 000
Source : SNCF Réseau



Annexes 1 : les dates clés





JANVIER

17 JANVIER

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports

21 JANVIER

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Damien Michallet, rapporteur pour la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, sur le projet de loi d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière économique, financière, de transport, de santé et de circulation de personnes (DDADUE)



FÉVRIER

3 FÉVRIER

Réunion du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche

4 FÉVRIER

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, au colloque « Optimiser l'usage du réseau ferroviaire » organisé par le ministère chargé des transports et SNCF Réseau sur le thème « Les grands enjeux du développement du ferroviaire »

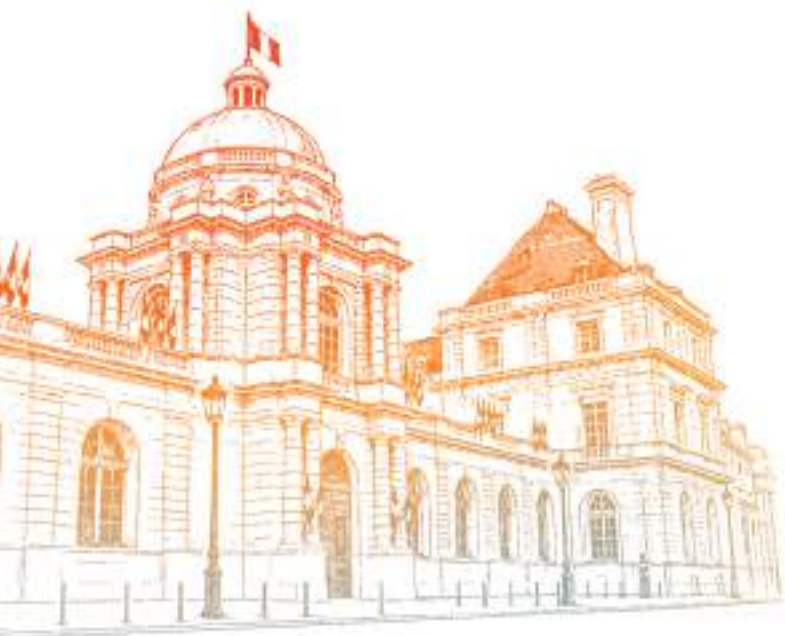
27 FÉVRIER

Intervention 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

MARS

27 MARS

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, et de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par la mission d'information de l'Assemblée nationale sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires



AVRIL

◉ 4 AVRIL

Réunion du comité de concertation des gares routières, présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART

◉ 9 AVRIL

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, devant la commission du système ferroviaire et la commission des affaires publiques de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF)

MAI

◉ 22 MAI

Audition de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par Marietta Karamanli, rapporteure pour la commission des affaires européennes de l'Assemblée nationale, sur la décarbonation des transports au sein de l'Union européenne

◉ 26 MAI

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par les ateliers 1 et 2 de la conférence nationale « Ambition France Transports »

◉ 28 MAI

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, et de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat sur la régulation des concessions autoroutières et le transport ferroviaire

JUIN

◉ 3 JUIN

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à la conférence sur l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire en Europe organisée par la Commission espagnole nationale des marchés et de la concurrence (CNMC)

◉ 3 & 4 JUIN

Participation de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à l'assemblée plénière de l'IRG-Rail

◉ 10 JUIN

Participation de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, à la 23^e réunion plénière du Forum de Thessalonique

◉ 13 JUIN

Seconde édition du webinaire « Rencontres données de mobilité 2025 », présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART

◉ 16 JUIN

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par l'atelier 3 de la conférence « Ambition France Transports » sur les enjeux relatifs au financement des infrastructures et services ferroviaires de voyageurs

◉ 17 JUIN

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Françoise Gatel, ministre déléguée chargée de la ruralité, sur les enjeux de mobilité dans les territoires ruraux

◉ 19 JUIN

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, au 50^e congrès de l'UNSA-Ferroviaire sur le thème « La fragmentation ferroviaire liée à l'infrastructure : enjeux et impacts »

JUILLET

◉ 31 JUILLET

Publication de la décision de l'ART sur une demande de mesures conservatoires dans le cadre du règlement de différend opposant la société RATP Smart Systems avec Île-de-France Mobilités

SEPTEMBRE

5 SEPTEMBRE

Nomination de Charles Guené en tant que vice-président de l'ART

15 SEPTEMBRE

Célébration des 15 ans d'action de l'ART au service de mobilités durables et de transports plus efficaces au ministère de l'économie et des finances

16 SEPTEMBRE

- ▶ Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey, rapporteurs spéciaux de la commission des finances du Sénat, sur l'impact de la concurrence dans le secteur ferroviaire sur les finances publiques
- ▶ Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Bérenger Cernon, rapporteur pour avis de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur le programme budgétaire « Transports terrestres » dans le cadre du projet de loi de finances 2026
- ▶ Réunion du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche

OCTOBRE

2 OCTOBRE

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Christine Arrighi, rapporteure spéciale sur le programme « Infrastructures et services de transports » pour la commission des finances de l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi de finances 2026

14 OCTOBRE

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Peio Dufau, rapporteur pour l'Assemblée nationale d'une résolution européenne sur les méga-camions

15 OCTOBRE

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, au congrès annuel de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), sur le thème « 10 ans après la loi Macron : passons à l'action ! »

NOVEMBRE

18 ET 19 NOVEMBRE

Participation de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à l'assemblée plénière de l'IRG-Rail

21 NOVEMBRE

Entretien entre Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Magda Kopczyńska, Directrice générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne

27 NOVEMBRE

Réunion du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche

DÉCEMBRE

5 DÉCEMBRE

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports

10 DÉCEMBRE

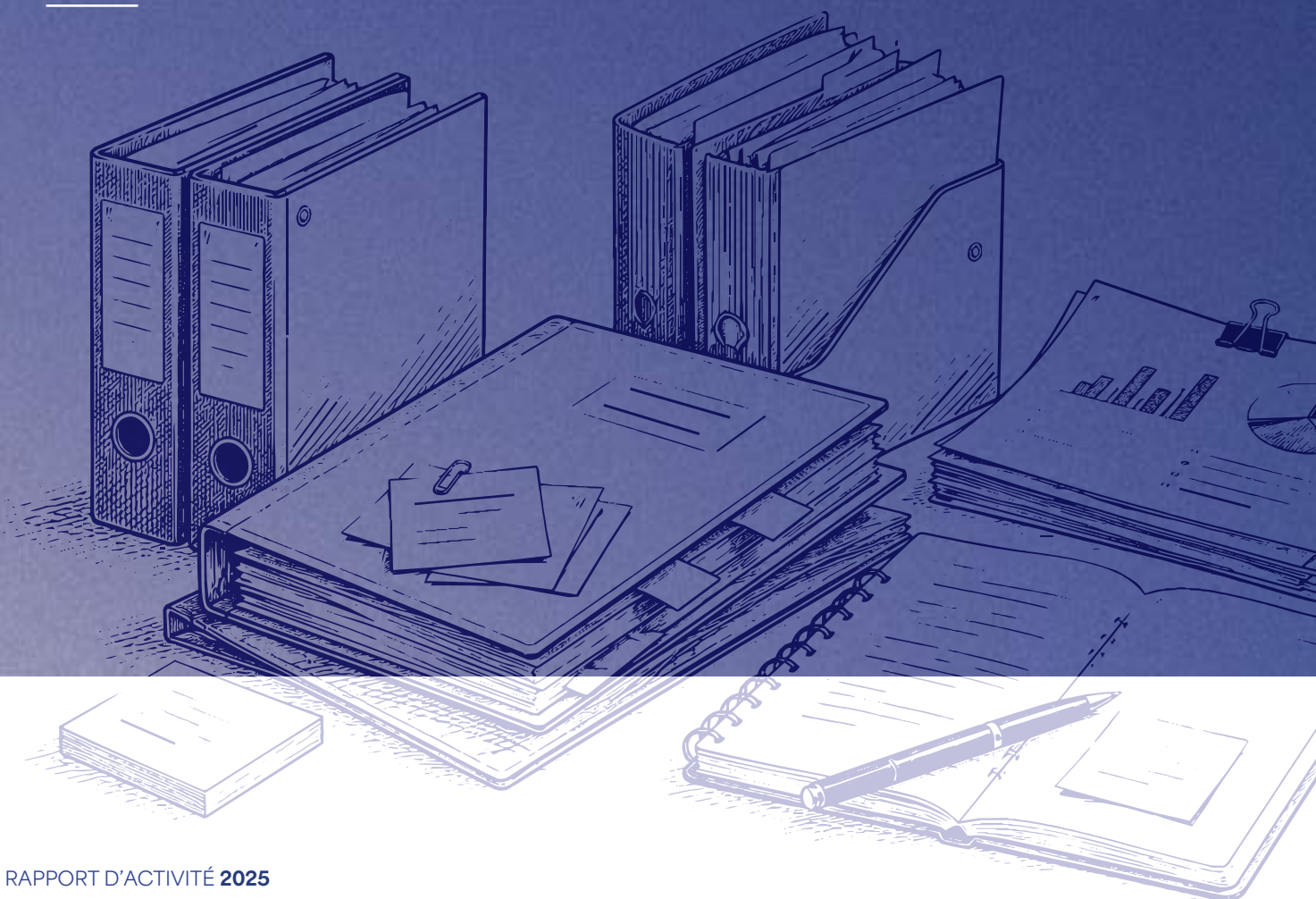
Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, à la matinale de Mobily-Cités sur le thème « L'ouverture à la concurrence, le changement c'est maintenant ! »

16 DÉCEMBRE

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, au Mardi d'Avenir Transports organisé par l'association Avenir Transports sur le thème « Quel avenir pour les concessions autoroutières ? »



Annexes 2 : les avis & décisions



Ferroviaire

Accès tarifaire et opérationnel aux infrastructures essentielles du système ferroviaire

🕒 Avis n° 2025-003 du 6 février 2025

Fixation de la redevance d'infrastructure relative à la compensation des pertes des systèmes électriques pour l'année 2025.

🕒 Avis n° 2025-013 du 13 février 2025

Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2025 modifié et 2026.

🕒 Avis n° 2025-015 du 13 février 2025

Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche pour l'horaire de service 2026.

🕒 Avis n° 2025-023 du 13 mars 2025

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau au titre des installations de service pour l'horaire de service 2026.

🕒 Avis n° 2025-033 du 27 mars 2025

Accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société SNCF Voyageurs portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

🕒 Avis n° 2025-034 du 27 mars 2025

Accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Trenitalia France portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

🕒 Avis n° 2025-035 du 27 mars 2025

Accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Renfe Viajeros portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

🕒 Avis n° 2025-036 du 27 mars 2025

Accord-cadre de capacité conclu entre SNCF Réseau et la société Claret portant sur la ligne à grande vitesse Paris-Lyon.

🕒 Avis n° 2025-037 du 27 mars 2025

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2025.

🕒 Avis n° 2025-045 du 27 mai 2025

Redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour le service de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Marseille pour la période du 1^{er} juin 2025 au 31 mai 2028 inclus.

🕒 Avis n° 2025-053 du 19 juin 2025

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Technis dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2025.

🕒 Avis n° 2025-069 du 9 août 2025

Redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2026.

🕒 Décision n° 2025-074 du 18 septembre 2025

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.

👉 Avis n° 2025-082 du 13 novembre 2025

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2026 et 2027.

👉 Avis n° 2025-090 du 9 décembre 2025

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de SNCF SA pour l'horaire de service 2026.

👉 Avis n° 2025-091 du 11 décembre 2025

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2026.

👉 Avis n° 2025-100 du 22 décembre 2025

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Transdev Rail Sud Inter-métropoles dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026.

Projets de textes réglementaires

👉 Avis n° 2025-043 du 6 mai 2025

Projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche.

👉 Avis n° 2025-044 du 6 mai 2025

Projet d'arrêté relatif au certificat de sécurité unique délivré conformément au décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.

👉 Avis n° 2025-057 du 3 juillet 2025

Projet d'arrêté relatif aux tâches critiques pour la sécurité ferroviaire autres que la conduite des trains et portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'exploitation ferroviaire.

Règlement de différend

👉 Décision n° 2025-084 du 20 novembre 2025

Règlement du différend opposant la Région Nouvelle-Aquitaine à SNCF Gares & Connexions concernant la tarification fixée dans le document de référence des gares pour l'horaire de service 2020.

Procédure en manquement

👉 Avis n° 2025-014 du 13 février 2025

Clôture de la procédure de recherche et de constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

Performance et trajectoires financières de SNCF Réseau

👉 Avis n° 2025-042 du 6 mai 2025

Mise en œuvre au titre de l'année 2024 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

👉 Avis n° 2025-087 du 4 décembre 2025

Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2026.

Indépendance de SNCF Réseau

👉 Avis n° 2025-068 du 9 septembre 2025

Code de bonne conduite de SNCF Réseau et programme garantissant l'indépendance des services en relation avec les entreprises ferroviaires et les candidats autorisés.

Transports publics en Île-de-France

🕒 Avis n° 2025-001 du 16 janvier 2025

Document de référence de gestion technique du réseau de transport public de Grand Paris (DRGT) pour l'année 2025.

🕒 Avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024.

🕒 Avis n° 2025-051 du 3 juin 2025

Modifications par voie d'avenants de la rémunération de l'activité de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2021-2024.

🕒 Avis n° 2025-099 du 18 décembre 2025

Fixation de la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période 2025-2029.



Autoroutier

Contrôle des avenants aux contrats de concession

🕒 Avis n° 2025-004 du 6 février 2025

Projet de neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société ATMB pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute Blanche B 41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A 42 entre Annemasse et Châtillon-en-Michaille approuvée par décret du 2 décembre 1977 et au cahier des charges annexé à cette convention.

🕒 Avis n° 2025-079 du 28 octobre 2025

Projet de vingtième avenant à la convention passée entre l'État et la société Cofiroute pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes.

🕒 Avis n° 2025-088 du 4 décembre 2025

Projet de dix-septième avenant à la convention passée entre l'État et la société Escota pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes.

🕒 Avis n° 2025-089 du 4 décembre 2025

Projet de premier avenant à la convention passée entre l'État et la société Atosca pour la concession de l'autoroute A69 entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne).

Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes (passation et cession)

🕒 Avis n° 2025-008 du 6 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de

carburants, installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), boutique et restauration sur l'aire de Paisy située sur l'autoroute A6.

🕒 Avis n° 2025-009 du 6 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur l'aire de Lyon Montluel située sur l'autoroute A42.

🕒 Avis n° 2025-010 du 6 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, de deux contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur les aires de l'Allier Saulzet et de l'Allier Doyet situées sur l'autoroute 71.

🕒 Avis n° 2025-011 du 6 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, de deux contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants et boutique sur l'aire de Beaune Merceuil située sur l'autoroute A6 ainsi que sur l'aire de Lorraine Sandaucourt La Trelle sur l'autoroute A31.

🕒 Avis n° 2025-012 du 6 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, de quatre contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), boutique et restauration sur l'aire de la Chaponne située sur l'autoroute A6, sur l'aire de Montigny le Roi située sur l'autoroute A31 ainsi que sur les aires de Glanon et de Bois Guillerot situées sur l'autoroute A36.

🕒 Avis n° 2025-016 du 13 février 2025

Procédure de passation, par la société APRR, de trois contrats portant l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, installations de recharge pour véhicules électriques

(IRVE), boutique et restauration sur l'aire de Langres Noidant située sur l'autoroute A3 ainsi que sur les aires de Dole Romange et Dole Audelange situées sur l'autoroute A36.

➤ **Avis n° 2025-017 du 13 février 2025**

Procédure de passation, par la société Atosca, de quatre contrats portant sur la construction et l'exploitation de stations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de repos de Cambon-Les-Lavaur nord et Cambon-Les-Lavaur sud ainsi que sur les aires de covoiturage de Puylaurens et de Villeneuve-Les-Lavaur située sur l'autoroute A69.

➤ **Avis n° 2025-027 du 20 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), boutique et restauration sur l'aire de Lyon Dagneux située sur l'autoroute A42.

➤ **Avis n° 2025-028 du 20 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, de deux contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur les aires de Dijon-Brognon et de Val de Meuse situées sur l'autoroute A31.

➤ **Avis n° 2025-029 du 20 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : boutique et restauration sur l'aire de Châteauvillain Orges située sur l'autoroute A5.

➤ **Avis n° 2025-030 du 27 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, de deux contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants et boutique sur l'aire de Châteauvillain Orges située sur l'autoroute A5, et distribution de

carburants, boutique et restauration sur l'aire de la Forêt située sur l'autoroute A6.

➤ **Avis n° 2025-031 du 27 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, de quatre contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur les aires de Creux Moreau et de la Ferté situées sur l'autoroute A6 et sur l'aire de Toul Dommartin située sur l'autoroute A31, restauration sur l'aire de Jugy située sur l'autoroute A6.

➤ **Avis n° 2025-032 du 27 mars 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, de deux contrats portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur les aires de Bourg-Teyssonge située sur l'autoroute A40, et de Dracé située sur l'autoroute A6.

➤ **Avis n° 2025-041 du 6 mai 2025**

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur l'exploitation des activités commerciales suivantes : distribution de carburants, boutique et restauration sur l'aire de Venoy Soleil Levant située sur l'autoroute A6.

➤ **Avis n° 2025-064 du 24 juillet 2025**

Procédure de passation, par la société Albéa, d'un contrat portant sur la construction et l'exploitation d'une activité de service de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de repos de la Vallée d'Ecalles ainsi que sur l'aire de stationnement associée à la barrière de péage de Bouville situées sur l'autoroute A150.

➤ **Avis n° 2025-065 du 24 juillet 2025**

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire de service

de Vémars Est (A1), et des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de parking sécurisé pour les poids lourds sur l'aire de service de Saint-Hilaire-Cottes (A26).

👉 Avis n° 2025-070 du 9 septembre 2025

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de service de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de service de Souchez (A26).

👉 Avis n° 2025-071 9 septembre 2025

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire de service de Keskestel Ouest (A4).

👉 Avis n° 2025-072 du 9 septembre 2025

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire de service de Ressons Ouest (A1).

👉 Avis n° 2025-073 du 9 septembre 2025

Procédure de passation, par la société Alicorne, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de service de recharge pour poids lourds sur l'aire de service du Pays d'Argentan (A88).

👉 Avis n° 2025-075 du 18 septembre 2025

Projet de cession de huit contrats conclus avec la société ASF portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), sur les aires de Orange-Le Grès et de Tricastin, situées sur l'autoroute A7, sur les aires de Bages, de Gasparets, de Gigean Nord et de Loupian, situées sur l'autoroute A9, ainsi que sur les aires de Boisredon et de Saint Caprais, situées sur l'autoroute A10.

👉 Avis n° 2025-095 du 16 décembre 2025

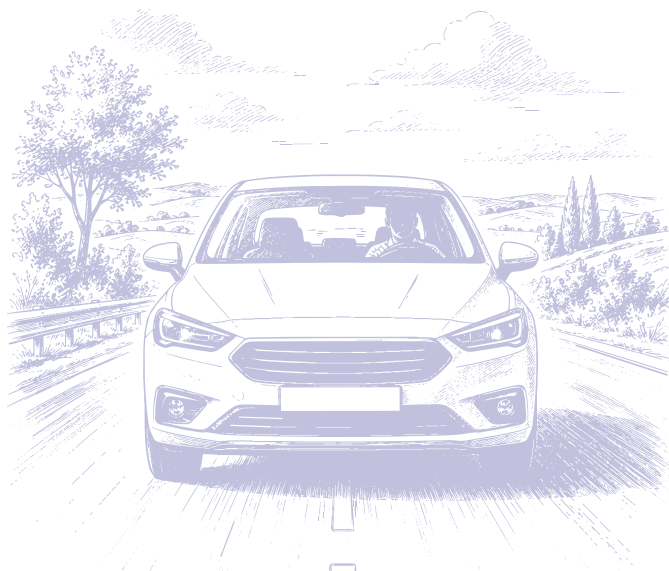
Procédure de passation, par la société Cofiroute, d'un contrat portant sur la construction et/ou la rénovation et l'entretien des installations annexes à caractère commercial ainsi que l'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de service de recharge pour véhicules électriques et poids lourds sur l'aire de service de Sarthe Touraine (A28).

👉 Avis n° 2025-101 du 18 décembre 2025

Projet de cession d'un contrat conclu avec la société ASF portant sur l'activité de gestion du port fluvial sur l'aire de Port Lauragais Sud située sur l'autoroute A61.

👉 Avis n° 2025-102 du 18 décembre 2025

Projet de cession d'un contrat conclu avec la société ASF portant sur les activités de restauration, de boutique et d'hôtellerie sur les aires de Montpellier Fabrègues Nord et Sud situées sur l'autoroute A9.



Commission des marchés des sociétés concessionnaires

➤ Avis n° 2025-006 du 6 février 2025

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).

➤ Avis n° 2025-007 du 6 février 2025

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

➤ Avis n° 2025-018 du 13 février 2025

Nomination à la commission des marchés de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

➤ Avis n° 2025-019 du 6 mars 2025

Nominations à la commission des marchés de la société Cofiroute.

➤ Avis n° 2025-020 du 6 mars 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota).

➤ Avis n° 2025-024 du 13 mars 2025

Nominations à la commission des marchés de la société Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota).

➤ Avis n° 2025-025 du 13 mars 2025

Nominations à la commission des marchés de la société APRR.

➤ Avis n° 2025-026 du 13 mars 2025

Nominations à la commission des marchés de la société AREA.

➤ Avis n° 2025-038 du 6 mai 2025

Nominations à la commission des marchés de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

➤ Avis n° 2025-039 du 6 mai 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota).

➤ Avis n° 2025-040 du 6 mai 2025

Modification des avis n° 2025-025 et n° 2025-026 du 13 mars 2025.

➤ Avis n° 2025-048 du 27 mai 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Cofiroute.

➤ Avis n° 2025-049 du 27 mai 2025

Reconduction dans leurs fonctions de membres de la commission des marchés de la société Sanef.

➤ Avis n° 2025-050 du 27 mai 2025

Reconduction dans leurs fonctions de membres au sein de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN).

➤ Avis n° 2025-052 du 17 juin 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF).

➤ Avis n° 2025-060 du 17 juillet 2025

Nominations à la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).

➤ Avis n° 2025-067 du 31 juillet 2025

Projet de règles internes de la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).

➤ Avis n° 2025-077 du 16 octobre 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB).

➤ Avis n° 2025-085 du 27 novembre 2025

Nomination à la commission des marchés de la société Sanef.

🕒 **Avis n° 2025-086 du 27 novembre 2025**

Nomination à la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN).

🕒 **Avis n° 2025-096 du 11 décembre 2025**

Nomination à la commission des marchés de la société Cofiroute.

🕒 **Avis n° 2025-097 du 11 décembre 2025**

Nomination à la commission des marchés de la société Autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota).

Projets de textes réglementaires

🕒 **Avis n° 2025-005 du 6 février 2025**

Projet de décret portant modification de l'article R. 122-41 du code de la voirie routière.

🕒 **Avis n° 2025-054 du 19 juin 2025**

Projet de décret relatif aux marchés de travaux, fournitures et services passés par les sociétés concessionnaires sur le réseau autoroutier concédé.

🕒 **Avis n° 2025-080 du 13 novembre 2025**

Projet de décret relatif aux modalités d'application de l'article L. 1513-3 du code des transports et projet d'arrêté relatif aux modalités d'application de l'article R. 1513-15 du code des transports introduit par ce projet de décret.

🕒 **Avis n° 2025-081 du 13 novembre 2025**

Projet de décret relatif aux conditions d'application de l'article L. 1115-5 du code des transports.

Service européen de télépéage

🕒 **Décision n° 2025-059 du 17 juillet 2025**

Inscription de la société Bip&Go sur le registre des prestataires du service européen de télépéage.



Transport routier de voyageurs

🕒 Avis n° 2025-021 du 6 mars 2025

Projet de décision de la Région Auvergne-Rhône-Alpes d'interdiction du service librement organisé déclaré par la société Comuto Pro sur la liaison entre Grenoble et l'Alpe d'Huez.

🕒 Avis n° 2025-022 du 6 mars 2025

Projet de décision de la Région Auvergne-Rhône-Alpes d'interdiction du service librement organisé déclaré par la société Comuto Pro sur la liaison entre Grenoble et Les Deux Alpes.

Aéroportuaire

Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

🕒 Décision n° 2025-047 du 27 mai 2025

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2025.

🕒 Décision n° 2025-076 du 16 octobre 2025

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026.

🕒 Décision n° 2025-078 du 28 octobre 2025

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle - Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2026.

🕒 Décision n° 2025-092 du 16 décembre 2025

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2026.

🕒 Décision n° 2025-098 du 18 décembre 2025

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} janvier 2026.

Contrats de régulation économique

🕒 Avis n° 2025-058 du 10 juillet 2025

Avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Toulouse-Blagnac pour la période 2026-2030

🕒 Avis n° 2025-063 du 24 juillet 2025

Avant-projet de contrat de régulation économique entre l'État et la société Aéroport Marseille Provence pour la période 2026-2030

Projets de textes réglementaires et lignes directrices

🕒 Avis n° 2025-055 du 26 juin 2025

Projet d'arrêté relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances prévues par l'article L. 6325-1 du code des transports.

🕒 Décision n° 2025-083 du 13 novembre 2025

Abrogation de la décision n° 2022-084 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives aux critères retenus pour établir la décision de l'Autorité de régulation des transports prise en application de l'article 5 de



l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile et de la décision n° 2022-085 modifiée listant les usagers visés à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

🕒 **Avis n° 2025-093 du 16 décembre 2025**

Deux projets d'arrêtés modifiant l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes et l'arrêté du 21 novembre 2017 relatif aux systèmes d'aérodromes.

🕒 **Avis n° 2025-094 du 16 décembre 2025**

Projet de décret en Conseil d'État pris en application de l'article 26 de la loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

Procédure en manquement

🕒 **Décision n° 2025-046 du 27 mai 2025**

Clôture de la procédure de recherche et de constatation de manquements de la société Aéroport de Bordeaux-Mérignac à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2024-043 du 11 juin 2024.

🕒 **Décision n° 2025-056 du 26 juin 2025**

Clôture de la procédure de recherche et de constatation de manquements ouverte à l'encontre de la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest pour non-respect des obligations résultant de l'article R. 6325-61 du code des transports.

Données et services numériques de mobilité

🕒 Avis n° 2025-061 du 17 juillet 2025

Deux projets de décrets et trois projets d'arrêtés relatifs aux caractéristiques, à la fourniture et à la numérisation des données et informations de circulation et de sécurité routière visées à l'article L. 1513-2 du code des transports.

🕒 Avis n° 2025-062 du 17 juillet 2025

Projet de décret relatif aux conditions et modalités de mise en œuvre de collectes automatisées de données publiquement accessibles sur les déplacements multimodaux par les agents habilités de l'Autorité de régulation des transports.

🕒 Décision n° 2025-066 du 31 juillet 2025

Demande de mesures conservatoires présentée par la société RATP Smart Systems dans le cadre de la procédure de règlement du différend l'opposant à Île-de-France Mobilités.



Annexes 3 : rapports & études





Multisectoriel

Rapport sur le marché du transport en France
(Rapport multimodal – volume 4)



15 ans d'action
pour des mobilités durables

Rapport d'activité 2024
de l'ART



Propositions de l'ART pour un cadre européen de
régulation des transports au service de mobilités durables



Ferroviaire

Rapport sur le marché français du transport ferroviaire en 2023 – Rapport complet



Rapport sur le marché européen du transport ferroviaire en 2023



Rapport sur les premiers chiffres 2024



Rapport sur le marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de fret en 2024 – L'Essentiel



Autoroutier

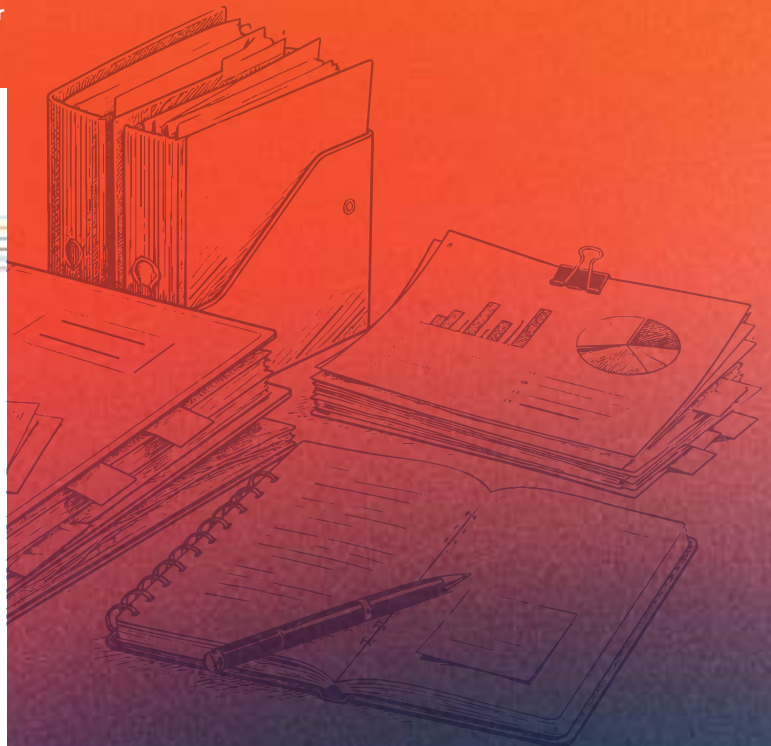
Rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2024

Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2024



Aéroportuaire

Rapport de suivi économique et financier des aéroports – Bilan 2024



Transport routier de voyageurs

Synthèse des travaux du comité de concertation
des gares routières



Rapport annuel sur le marché du transport par autocar
et sur les gares routières en France en 2024



Données et services numériques de mobilité

Rapport sur l'ouverture et utilisation des données
de mobilité – État des lieux et bilan des contrôles en
2023/2024 et recommandations et actions pour 2025

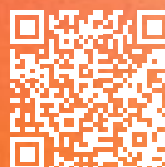




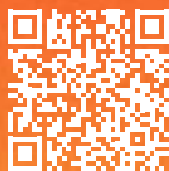
Le kiosque de l'ART



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



La chaîne YouTube de l'ART



Base des avis et décisions



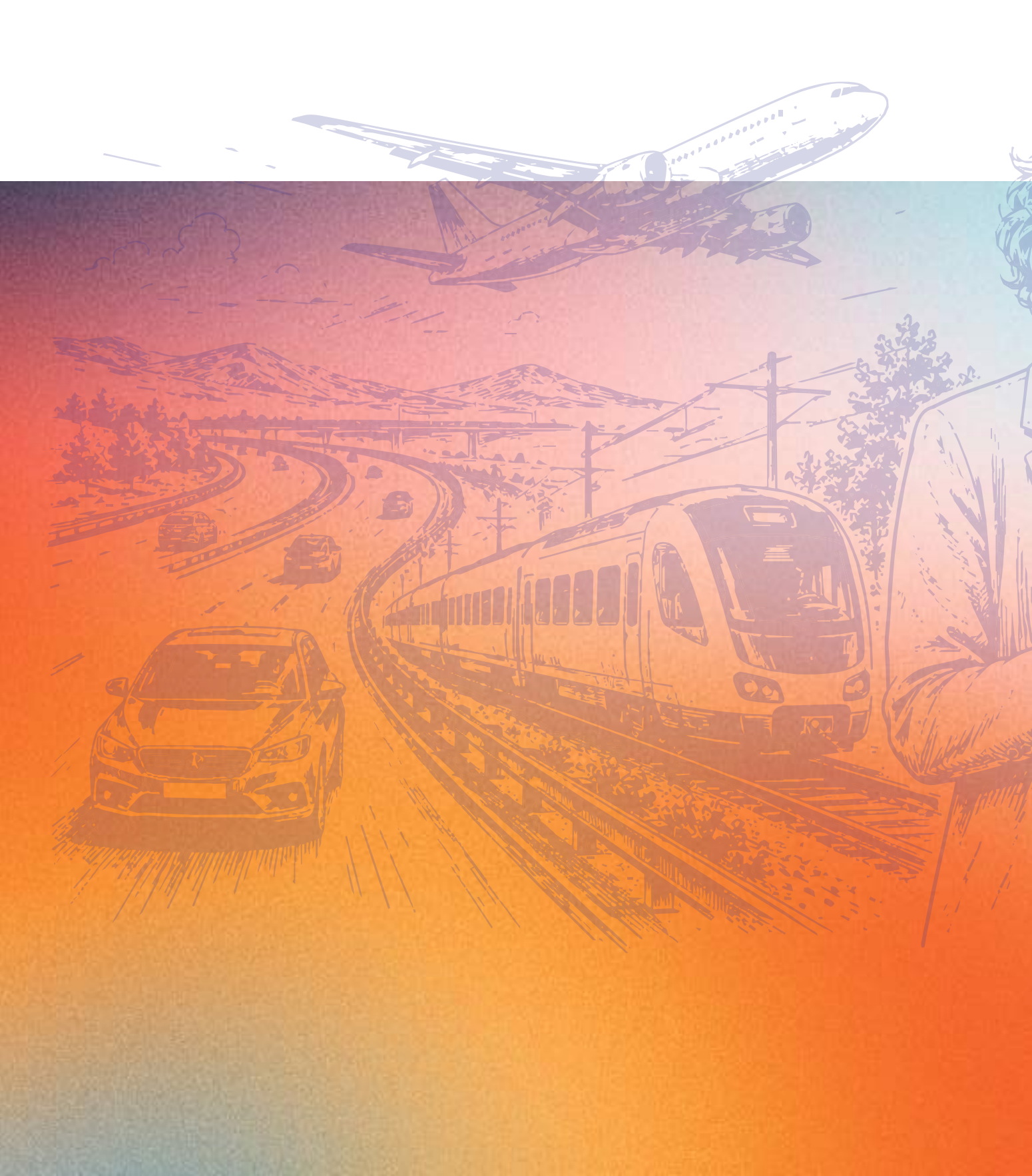
Textes de références

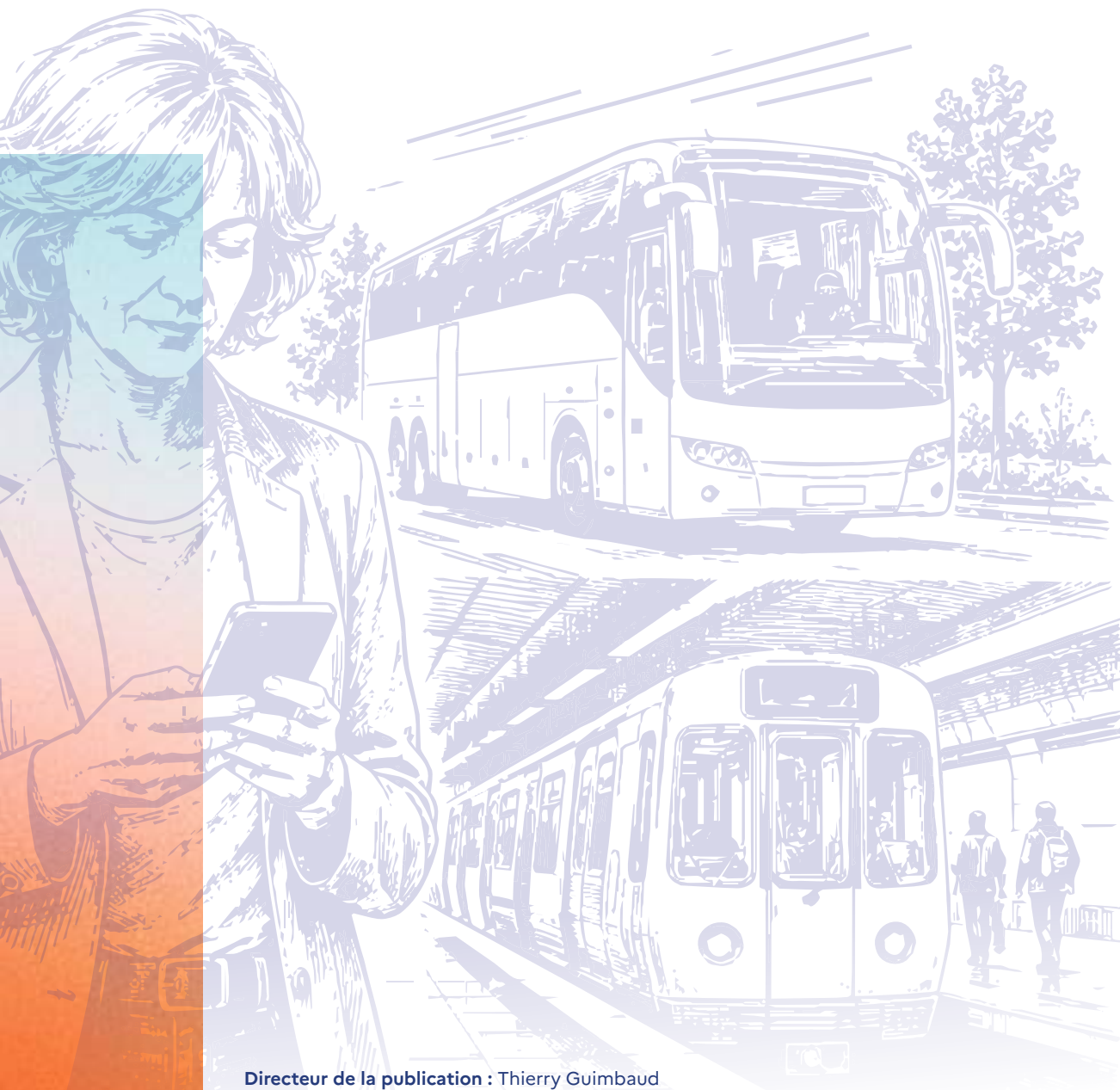


Glossaire des secteurs régulés par l'ART



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

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

Dépôt légal : Juin 2026 - ISSN 2823-9296



**LE TRI
+ FACILE**

PROSPECTUS

**BAC
DE
TRI**



2025

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

autorite-transports.fr