



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le

06 DEC. 2022

Le ministre

Monsieur Pierre MOSCOVICI
Premier président
Cour des comptes
13, rue Cambon
75100 PARIS Cedex 01

 Monsieur le Premier président,

Par courrier en date du 27 octobre 2022, vous avez bien voulu porter à ma connaissance les observations définitives faisant suite au contrôle par la Cour des comptes de l'Autorité de régulation des transports (ART), et m'informer de votre intention de rendre public ce rapport.

J'ai pris connaissance des huit recommandations formulées.

Je constate que certaines améliorations doivent être apportées dans le cadre de la régulation ferroviaire, que des compétences sont à consolider dans le domaine aéroportuaire et que le rôle de « tiers de confiance » dans le domaine des autoroutes concédées appelle certaines clarifications. Je note qu'une attention particulière doit être portée à l'amélioration générale de la cohérence des interventions du régulateur, de la gouvernance et de la gestion en se donnant des objectifs d'économies.

Vous trouverez ci-dessous la réponse que je souhaite voir publiée avec le rapport.

Concernant la régulation du domaine autoroutier

Le rapport ne soulève pas d'observation particulière, les échanges intervenus avec la Cour sont repris fidèlement et je retrouve bien la proposition de mon administration de rendre publiques les suites données aux avis de L'Autorité de régulation des transports.

Concernant la régulation du secteur ferroviaire

Je trouve intéressante la recommandation n°1 d'introduction de la notion « d'opérateur efficace » dans les textes législatifs et réglementaires mais je souligne que la Cour reconnaît elle-même que sa mise en œuvre n'apparaît pas évidente. Dès lors, je demande à mes services d'approfondir préalablement avec l'ART l'analyse des modalités concrètes d'application de cette proposition et de mieux en évaluer les effets, pour le gestionnaire d'infrastructure comme pour les autres acteurs du système de transport ferroviaire.

D'ores et déjà, le contrat de performance conclu entre l'Etat et SNCF Réseau prévoit le suivi d'indicateurs liés à la performance économique du réseau (couverture du coût complet par les ressources de SNCF Réseau, dépenses moyennes d'entretien et d'investissement par kilomètre, part des investissements réalisés sans surcoûts et sans retard). SNCF Réseau s'engage également à réaliser 1,5 Md€ d'économie de productivité d'ici 2030. Ces différentes mesures constituent donc déjà de premiers outils permettant à l'Etat et à l'ART d'évaluer les performances et l'efficacité de SNCF Réseau et d'en intégrer le résultat dans la construction des tarifs ferroviaires.

Je partage la recommandation n°2 que l'ART puisse formuler un avis motivé sur les éléments non tarifaires des offres de référence pour l'accès aux installations de services gérées par SNCF Voyageurs, sur lesquelles elle ne serait pas en mesure de se prononcer contrairement aux installations gérées par les autres gestionnaires d'infrastructures et d'installations de services.

Dans le contexte de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs domestique, les conditions opérationnelles dans lesquelles les entreprises ferroviaires ont accès aux installations d'entretien des matériels roulants et de fourniture des combustibles qui dépendent de SNCF Voyageurs sont en effet importantes pour garantir la réussite d'un accès équitable au marché. Je partage donc que le régulateur doit donc pouvoir examiner tant les tarifs d'accès aux installations, comme c'est déjà expressément le cas aujourd'hui, que les conditions non tarifaires (par ex. les prestations proposées et les procédures d'accès par exemple), pour garantir un accès transparent, équitable et adapté des opérateurs ferroviaires à ces installations.

Les travaux seront donc engagés en ce sens avec l'ART pour s'assurer de la nécessité d'évolutions juridiques et, en cas de besoin avéré, travailler aux dispositions à prendre.

Concernant la régulation du secteur aérien

Je partage le constat général selon lequel le cadre de la régulation économique du secteur aéroportuaire est toujours en construction.

D'importants progrès sont intervenus depuis quelques années, allant dans le sens d'une plus grande transparence et d'une professionnalisation de la régulation : Le transfert des missions de régulation à l'ART en constitue sûrement le plus notable.

Comme le relève la Cour, des progrès peuvent toutefois être réalisés, notamment en matière de transparence et de lisibilité de la régulation

Ces deux qualités sont particulièrement essentielles à l'heure où l'ensemble du secteur aérien se relève difficilement de la pire crise de son histoire et où des investissements importants sont requis à brève échéance pour mettre en œuvre sa transition écologique.

L'ART a indéniablement un rôle important à jouer dans ce domaine, principalement au travers de la construction de sa doctrine.

En ce qui concerne les investissements aéroportuaires, je constate avec satisfaction que la Cour reconnaît que la responsabilité de l'arbitrage des projets d'investissement est de la prérogative du concédant et de son concessionnaire

L'aménagement des plateformes, la nature des investissements, aussi bien que le niveau de qualité de service à atteindre par un exploitant procédant, en effet, de choix d'opportunité et

de choix politiques directs – ou sous leur contrôle – des autorités concédantes, État ou collectivités territoriales, propriétaires des plateformes.

La vigueur du débat public autour du développement des aérodrômes démontre bien que ces choix sont éminemment politiques et seuls le Gouvernement et les collectivités territoriales apparaissent légitimes à décider des orientations de développement des plateformes qui servent leur territoire et dont ils sont propriétaires.

La Cour recommande que l'ART puisse émettre un avis simple sur les programmes d'investissement des aéroports régulés, afin notamment d'intégrer dans sa régulation des objectifs environnementaux et d'éclairer les parties prenantes sur la politique d'investissement des aéroports.

Je rappelle que les autorités concédantes intègrent d'ores et déjà des objectifs environnementaux dans la rédaction et le suivi des contrats de concessions.

Par ailleurs, les compagnies aériennes sont systématiquement consultées sur les projets d'investissements des aéroports qui leur sont présentés chaque année et qu'elles peuvent faire évoluer pour qu'ils répondent à leurs attentes.

Prévoir un avis simple du régulateur sur les programmes d'investissements des aéroports conduirait à dupliquer l'expertise des autorités concédantes et la consultation des compagnies aériennes ainsi qu'à alourdir les procédures de mise en œuvre des investissements aéroportuaires, sans démonstration de la valeur ajoutée pour le secteur

La Cour recommande également d'attribuer à l'ART un pouvoir d'avis simple sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation aéroportuaire.

Je partage la volonté de faire participer l'ART à l'élaboration du cadre réglementaire dont elle fait application et je me félicite du fait que l'ART y soit d'ores et déjà systématiquement associée par la direction générale de l'Aviation civile.

Toutefois, je suis défavorable à la recommandation de la Cour qui préconise une formalisation de cette consultation par un avis simple de l'ART, qui n'apporterait pas d'avantage concret et ferait courir le risque d'un allongement des délais d'adoption des textes réglementaires, pour lesquels certaines parties prenantes expriment une forte attente.

Mes services engageront les approfondissements suscités et porteront une attention particulière aux suites qui seront données à ce contrôle par l'Autorité de régulation des transports pour ce qui concerne les points relevant de leur responsabilité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier président, l'expression de ma considération distinguée.

Requena


Christophe BECHU