

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

-CADRE RELATIF AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS - (N° 2740)

Adopté

N° CD262

AMENDEMENT

présenté par

Mme Coggia, M. Becht, Mme Carteron, Mme Cestrières, Mme Lubet, Mme Riotton,
Mme Panonacle, M. Causse, M. Larrouquis et M. Fiévet

ARTICLE 9 BIS

À l'alinéa 17, substituer à la date :

« 31 décembre 2027 »,

la date :

« 1^{er} janvier 2030 ».**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Le présent amendement propose de fixer au 1^{er} janvier 2030 l'entrée en vigueur de l'obligation faite aux fournisseurs de services numériques multimodaux (FSNM), au premier rang desquels figure SNCF Connect, de commercialiser les titres de transport proposés par les services librement organisés (SLO) concurrents de SNCF Voyageurs.

Ce décalage vise à mettre le calendrier national en cohérence avec les travaux actuellement menés au niveau de l'Union européenne. Le paquet législatif relatif aux passagers, présenté par la Commission européenne le 13 mai 2026, traite en effet du même sujet. Les négociations viennent seulement de débuter et l'application de ce nouveau cadre ne pourrait intervenir, dans l'hypothèse la plus rapide, qu'à partir de 2030.

Le règlement européen consacré à la billetterie ferroviaire, intégré à ce paquet, pourrait retenir des règles sensiblement différentes de celles prévues par l'article 9 *bis*. Ses dispositions ne seraient d'ailleurs applicables qu'un an après sa publication.

Le texte européen envisage notamment d'identifier les fournisseurs de services de billetterie ferroviaire en ligne considérés comme « indispensables ». Cette qualification concernerait les plateformes verticalement intégrées à un opérateur ferroviaire représentant au moins 50 % des

services de transport ferroviaire de voyageurs de l'État membre, calculés en voyageurs-kilomètres. Ces plateformes seraient alors tenues de s'ouvrir aux entreprises ferroviaires qui en feraient la demande.

Le futur règlement pourrait également prévoir plusieurs formes d'ouverture, sans se limiter à la vente directe. Il pourrait s'agir de l'affichage des offres des opérateurs tiers, de la redirection des voyageurs vers leurs propres canaux de vente ou de la commercialisation directe des trajets ayant pour origine ou pour destination l'État membre dans lequel la plateforme est qualifiée d'« indispensable ».

Le cadre européen devrait en outre couvrir différents canaux et formats d'accès, y compris les interfaces de vente directement intégrées aux opérateurs. Il aurait également vocation à encadrer les relations contractuelles entre les entreprises ferroviaires et les distributeurs, sur la base de conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires, conformément aux principes dits « FRAND ».

Dans ce contexte, une entrée en vigueur du dispositif national au 31 décembre 2027 ferait apparaître un risque sérieux de divergence entre le droit français et le futur règlement européen. Ces écarts pourraient concerner le champ des acteurs concernés, la nature des obligations mises à leur charge ou encore les conditions économiques dans lesquelles l'ouverture des plateformes devrait être organisée.

L'objectif consistant à faciliter le parcours des voyageurs n'est pas remis en cause. Toutefois, une mise en œuvre dès 2027 exposerait SNCF Connect à plusieurs difficultés.

Sur le plan juridique, toute différence entre le dispositif national et le règlement européen finalement adopté pourrait conduire à l'inapplicabilité de certaines dispositions françaises. Elle pourrait également favoriser la multiplication des contentieux devant l'Autorité de régulation des transports afin de déterminer les règles effectivement opposables aux opérateurs.

Sur le plan opérationnel, l'ouverture de SNCF Connect aux opérateurs SLO suppose des développements techniques complexes et coûteux. Les travaux engagés sur le fondement de la loi française pourraient devoir être repris si le règlement européen adoptait une architecture ou des modalités d'ouverture différentes. Le calendrier prévu au 31 décembre 2027 paraît, par ailleurs, trop resserré pour permettre la conception, les tests et le déploiement de solutions capables d'intégrer, dans des conditions satisfaisantes, les systèmes de distribution propres à l'ensemble des entreprises ferroviaires.

Sur le plan économique, l'application anticipée de cette obligation créerait une différence de traitement au sein de l'Union européenne. Le groupe SNCF pourrait être le seul opérateur ferroviaire historique tenu d'ouvrir la plateforme de distribution qui lui est liée, alors que les opérateurs historiques d'autres États membres, notamment italiens et espagnols, pourraient conserver la possibilité de refuser à SNCF Voyageurs l'accès à leurs propres plateformes jusqu'à l'entrée en vigueur des règles européennes.

En l'absence de réciprocité, cette situation placerait donc l'opérateur historique français dans une position défavorable au bénéfice de ses concurrents européens. Elle pourrait également affecter les

capacités du groupe SNCF, et par conséquent celles de l'État actionnaire, à participer au financement de la régénération du réseau ferré national.

Le report au 1^{er} janvier 2030 permettrait ainsi d'attendre la stabilisation du cadre européen avant de rendre cette obligation applicable. Il donnerait également aux opérateurs le temps nécessaire pour adapter leurs outils aux futures règles communes et éviterait que la France n'instaure de façon anticipée un régime susceptible d'être rapidement remis en cause.