

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Rejeté

N° CD418

AMENDEMENTprésenté par
Mme Brulebois

ARTICLE 9 BIS

Compléter l'alinéa 17 par les phrases suivantes :

« Pour l'application de l'article 2° *bis* du II de l'article L. 1115-10, cette date s'entend de la commercialisation effective par le fournisseur de service numérique multimodal des produits tarifaires du gestionnaire de service librement organisé. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le marché de la distribution des titres ferroviaires français se caractérise par une très forte domination de SNCF Connect, qui concentre l'essentiel des ventes de billets, notamment de trains à grande vitesse, dont 93 % sont commercialisés en ligne. À titre indicatif, la part de marché cumulée des plateformes indépendantes (Trainline, Kombo, Omio, etc.) est estimée entre 8 et 12 %.

SNCF Connect agit par ailleurs comme une agence de voyages proposant la quasi-totalité de l'offre ferroviaire française, mais aussi des titres de transport urbain et local, y compris non opérés par SNCF Voyageurs, ainsi que d'autres services de mobilité (bus, covoiturage, location de véhicules, taxis, VTC, etc.) et des prestations complémentaires telles que la réservation d'hôtels.

Le voyageur peut ainsi légitimement penser que l'ensemble de l'offre de transport est disponible sur SNCF Connect et se tourner naturellement vers cette plateforme lorsqu'il souhaite voyager en train. Pourtant, SNCF Connect choisit de ne pas commercialiser certaines offres ferroviaires, en particulier celles des opérateurs alternatifs qui cherchent à se développer sur le marché français de la grande vitesse, tels que Trenitalia et Renfe aujourd'hui, et Velvet, Kevin Speed ou Le Train demain.

Si ces opérateurs demeureront minoritaires à l'échelle nationale, ils représentent déjà, sur certaines lignes, une part significative des trains et des sièges disponibles. En 2026, l'offre de Trenitalia représente ainsi près d'un tiers des trains circulant entre Paris et Lyon. Or, faute d'être distribuées sur SNCF Connect, ces offres restent largement méconnues des voyageurs, alors même que les

TGV de SNCF Voyageurs sont souvent complets tandis que des places demeurent disponibles chez les opérateurs alternatifs. Les voyageurs ne bénéficient donc pas pleinement des effets de l'ouverture à la concurrence : davantage de places, plus d'horaires et des tarifs plus attractifs.

Les études montrent ainsi que près de 60 % des utilisateurs de SNCF Connect ont déjà été confrontés à des trains SNCF complets aux dates souhaitées et que, parmi eux, environ 70 % ont renoncé à voyager en train, reporté leur déplacement ou utilisé un mode de transport plus polluant, plutôt que de recourir à une autre plateforme ou à l'offre d'un opérateur alternatif.

La stratégie de SNCF Connect, dont le développement a pourtant été soutenu par des financements publics, a ainsi pour effet concret de prolonger le monopole historique de SNCF Voyageurs au détriment des voyageurs et du développement du transport ferroviaire.

Ces constats ont conduit les sénateurs membres de la « Mission d'information sur la billettique dans les transports » à recommander une ouverture large des systèmes de billettique, afin que tous les opérateurs puissent, de droit, être distribués par toutes les plateformes, y compris SNCF Connect, moyennant le paiement de commissions. Ce dispositif a été intégré au projet de loi-cadre sur le développement des transports et adopté par le Sénat.

Toutefois, son entrée en vigueur a été reportée au 31 décembre 2027, prolongeant pendant plus de 18 mois les effets négatifs du cadre actuel au détriment des voyageurs, alors même que les opérateurs alternatifs sont engagés dans une phase décisive de leur développement en France. Aucune justification objective ne semble pourtant motiver ce report, sinon la résistance de l'opérateur historique. SNCF Connect distribue déjà des offres et services non opérés par SNCF Voyageurs ; cette ouverture ne nécessite donc aucun développement technique inédit.

Il conviendrait donc de supprimer le report de cette entrée en vigueur, ou a minima d'en réduire la durée, afin de faire prévaloir l'intérêt des voyageurs, de soutenir le développement du ferroviaire et d'encourager le report modal dans le cadre de la décarbonation des mobilités.

Néanmoins, le présent amendement de repli vise, a minima, à sécuriser opérationnellement l'entrée en vigueur du dispositif à la date indiquée pour s'assurer que la commercialisation sur SNCF Connect de l'offre des opérateurs alternatifs qui en font la demande puisse effectivement débuter en pratique à cette date. A cette fin, il prévoit que l'opérateur sollicitant la commercialisation de son offre peut, de droit, obtenir l'ouverture des discussions contractuelles et techniques nécessaires à cette commercialisation, sans attendre la date d'entrée en vigueur du dispositif. A défaut, il peut saisir l'Autorité de régulation des transports qui fixe alors les conditions dans lesquelles la commercialisation est effectuée.

Cet amendement a été travaillé avec l'Association Française du Rail.