

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Rejeté

N° CD420

AMENDEMENT

présenté par

M. Houssin, M. Blairy, Mme Bouquin, M. Dutremble, M. Evrard, M. Guibert, M. Humbert,
Mme Lechanteux, M. David Magnier, M. Marchio, M. Markowsky, M. Meurin, Mme Roullaud,
Mme Sabatini et M. Schreck

ARTICLE 9 BIS

Rédiger ainsi la dernière phrase de l'alinéa 7 :

« Cette disposition ne s'applique pas, pour un mode de transport relevant de chacune des catégories de service mentionnées au 3° du I de l'article L. 1115-11 ou pour un type de service mentionné au 4° du même I, au service numérique multimodal dont le fournisseur, directement ou par l'intermédiaire d'une société qu'il contrôle ou qui le contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce, est aussi l'opérateur de l'ensemble des services dont il assure la vente relevant de ce mode de transport ou de ce type de service. Les services réalisés par un autre opérateur que le fournisseur du service numérique multimodal dans le cadre d'un accord de partenariat conclu avec ce dernier sont considérés comme étant opérés par ses soins au sens du présent alinéa. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La disposition de l'article 9 *bis* introduit un mécanisme selon lequel un fournisseur de service numérique multimodal (SNM) proposant une offre sur un axe (ex : Paris-Lyon) pourrait être contraint de commercialiser l'ensemble des offres concurrentes sur cet axe.

Cela crée une situation absurde où, pour conserver sa liberté de choix, un service numérique multimodal (SNM) pourrait être tenté de réduire son offre et de supprimer certains modes de transport de son application, ce qui constitue un recul net pour l'intermodalité et la simplicité du parcours usager.

Afin de lever cette impasse, cet amendement propose une solution plus proportionnée consistant à introduire une distinction claire selon le mode de transport concerné. En limitant l'obligation de commercialisation au seul mode déjà distribué par la plateforme (en différenciant notamment le ferroviaire du routier) le législateur permettrait de favoriser l'intermodalité sans imposer un référencement universel qui sclérose le marché et freine l'innovation. Ainsi, la distribution

accessoire de billets relevant d'un mode de transport différent, par exemple des cars, ne ferait pas obstacle au bénéfice de l'exception pour le mode ferroviaire, dès lors que le fournisseur du SNM opère l'ensemble des services ferroviaires qu'il commercialise sur l'axe concerné.

Cet amendement a été rédigé avec l'entreprise de vente en ligne de billets de train Trainline.