

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**N° CD423****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 l'alinéa 17 :

« II. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard le 31 décembre 2030, après la publication d'un avis de l'Autorité de régulation des transports évaluant les conséquences économiques, concurrentielles et opérationnelles de ses dispositions sur les entreprises ferroviaires, les distributeurs de titres de transport et les voyageurs.

« Cet avis examine notamment les effets du dispositif sur les différents canaux de distribution, les investissements numériques réalisés par les acteurs du secteur, les conditions d'accès des voyageurs à une offre de billettique unifiée ainsi que son impact sur le développement de la concurrence dans le transport ferroviaire de voyageurs. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à subordonner l'entrée en vigueur de l'article 9 *bis* à une évaluation préalable de ses conséquences économiques, concurrentielles et opérationnelles.

En modifiant en profondeur les règles applicables à la distribution numérique des titres de transport ferroviaire, l'article 9 *bis* est susceptible de transformer durablement l'organisation du marché de la billettique en France. Ses effets ne se limiteront pas aux relations entre entreprises ferroviaires et services numériques multimodaux, mais concerneront également les conditions de concurrence entre plateformes de distribution, l'innovation, l'investissement numérique et, à terme, le choix offert aux voyageurs.

Les auditions conduites par la commission ont fait apparaître des analyses profondément divergentes entre les acteurs du secteur. Certains considèrent que cette réforme favorisera l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires, tandis que d'autres alertent sur le risque

qu'elle conduise à une concentration accrue du marché de la distribution des billets autour d'un nombre très limité de plateformes, au détriment de la diversité des acteurs et de l'innovation.

Ces effets pourraient avoir des conséquences directes sur les modèles économiques des distributeurs, sur les conditions de commercialisation des offres ferroviaires et, à terme, sur les conditions d'accès des voyageurs aux billets de train.

Compte tenu de ces incertitudes et de l'absence d'étude d'impact spécifique sur ces conséquences économiques, il apparaît souhaitable que l'entrée en vigueur de cette réforme soit précédée d'une évaluation objective permettant d'éclairer le Parlement sur ses effets prévisibles et, le cas échéant, d'adapter le dispositif avant son application.