

ASSEMBLÉE NATIONALE

25 juin 2026

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

Rejeté

N° CD484

AMENDEMENT

présenté par

Mme Pochon, M. Nicolas Bonnet, Mme Arrighi, M. Amirshahi, Mme Autain,
Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet,
Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard,
M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy,
Mme Ozenne, M. Peytavie, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau,
M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry
et Mme Voynet

ARTICLE 9 BIS

Après l'alinéa 12, insérer les alinéas suivants :

« d) Il est complété par un IV ainsi rédigé :

« « IV. – Dès lors qu'un fournisseur de service numérique multimodal dispose d'une part de marché, en valeur ou en volume, supérieure à la moitié du marché de la distribution en ligne de produits tarifaires de services librement organisés mentionnés à l'article L. 2121-12 ou de l'un de ses sous segments, ledit fournisseur accorde des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, notamment en matières techniques, financières et de visibilité, à tout opérateur ferroviaire desservant le territoire national, que ce soit un opérateur d'un service conventionné ou d'un service librement organisé, qui souhaite voir ses produits tarifaires distribués par ce fournisseur.

« « Ce fournisseur de service numérique multimodal accorde les mêmes conditions aux opérateurs ferroviaires desservant le territoire d'un pays voisin, que ce soit un opérateur d'un service conventionné ou d'un service librement organisé, qui souhaite voir ses produits tarifaires distribués par ce fournisseur.

« « En l'absence d'accord entre les deux parties sur lesdites conditions, au-delà d'une durée de 6 mois à compter de la première demande effectuée par l'opérateur, l'Autorité de régulation des transports peut être saisie par l'une ou l'autre partie dans le cadre de ses pouvoirs de règlement des différends prévus à l'article L. 1263-5. L'Autorité de régulation des transports fixe alors sous 3 mois les conditions, telles que mentionnées précédemment, dans lesquelles le fournisseur du service numérique multimodal distribue les produits tarifaires de l'opérateur concerné. Ces dispositions

s'appliquent sans préjudice des autres dispositions du présent article. »

« « Un décret, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, précise les conditions d'application du présent article. » »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Jusqu'en 2024, il était possible d'acheter sur SNCF Connect un trajet vers n'importe quelle gare TGV en Espagne, en Italie, en Belgique, aux Pays-Bas... Depuis un changement d'outil en mai 2024, ces réservations sont impossibles, empêchant de nombreux trajets en correspondance vers l'étranger. C'est le cas également pour le train de nuit Paris-Vienne : sur SNCF Connect, rien n'indique aux voyageurs que les billets sont en vente chez l'opérateur autrichien ÖBB. Par conséquent, fin 2025, les deux uniques trains de nuit internationaux desservant la France ont été supprimés.

Ce besoin est aussi criant pour les trains vers l'Espagne et l'Italie, deux des pays les plus prisés en avion, et où le train représente encore une très faible part de marché face à l'avion (respectivement 7 % et 8 % selon l'Autorité de Régulation des Transports).

Cet amendement du groupe Écologiste et social propose donc d'obliger la principale plateforme de distribution en France, SNCF Connect, à vendre les trains des entreprises ferroviaires des pays voisins. Cela permettra notamment d'afficher sur les plateformes en position dominante les trains avec lesquels une correspondance est possible depuis la France pour voyager en Europe. Un tel amendement obligerait, par exemple, SNCF Connect à vendre un billet de bout à bout entre Paris et Madrid, principale liaison aérienne depuis la France avec 2,7 millions de passagers transportés en 2024 dans le sens France & Espagne. Aujourd'hui la plateforme distribue bien le TGV Inoui Paris-Barcelone, mais ne propose aucun billet sur le tronçon Barcelone-Madrid, pourtant opéré par trois entreprises ferroviaires : Renfe, Iryo et... Ouigo Espagne, une filiale de la SNCF.

Pour faire apparaître les voyages trans-européens, il est en effet indispensable que les offres complètes apparaissent. La SNCF – acteur de poids sur le continent – a un rôle à jouer pour cela. Elle gagnera à accepter cette mission qui permettra le déploiement massif du voyage en train transfrontalier. Cela correspond à une demande sociale actuellement non satisfaite pour les voyages en Europe.

Cet amendement est issu d'échanges avec le collectif « Oui au train de nuit » et le Réseau Action Climat.