

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Suite de l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*)..... 2

Mardi 30 juin 2026
Séance de 17 heures 45

Compte rendu n° 59

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
Mme Sandrine Le Feur,
Présidente**



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a poursuivi l'examen du projet de loi-cadre, adopté par le Sénat, après engagement de la procédure accélérée, relatif au développement des transports (n° 2740) (*Mme Olga Givernet, rapporteure*).

Article 9 bis (suite) : Réforme du cadre juridique relatif aux services numériques multimodaux

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD693 de Mme Olga Givernet.*

Amendement CD484 de Mme Marie Pochon

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Dans le but d'élargir les possibilités de report modal et de proposer davantage d'alternatives à l'avion, il faut obliger la principale plateforme de distribution en France, SNCF Connect, à vendre des billets de train d'entreprises ferroviaires assurant des liaisons entre la France et les pays voisins.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Votre préoccupation – éviter qu'une plateforme dominante masque les offres concurrentes accessibles depuis la France – est déjà satisfaite. L'un de mes amendements adoptés hier a permis de combler une lacune de l'article 9 bis : il ouvre pour les opérateurs de services librement organisés (SLO) le droit à être distribués par la plateforme commercialisant de tels services, y compris pour les services directs sans équivalent au catalogue, dès lors qu'est assurée une desserte du territoire national.

Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). J'ai noté cette modification encourageante mais nous n'avons pu nous assurer qu'elle permettait d'atteindre pleinement notre objectif.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD58 de Mme Constance de Pélichy

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Pour aller jusqu'au bout de la logique de la multimodalité, il faut aussi prendre en compte le vélo, composante essentielle du dernier kilomètre. Or sur les plateformes numériques, aucune information sur les vélos en libre-service ou les stationnements sécurisés les concernant n'apparaît. Il s'agit là encore de combler une lacune.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Avis favorable. Votre amendement va dans le sens de l'article : faire des plateformes multimodales un point d'entrée vers une offre complète de mobilité. Ces services numériques, qui constituent pour les voyageurs le principal moyen d'accéder à l'offre de transport, intègrent certes progressivement les modes

de transport collectifs mais restituent mal les services vélo disponibles aux extrémités du trajet pour les vélos, dont l'usage est pourtant souvent déterminant pour les déplacements du premier et du dernier kilomètre.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD415 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois (EPR). 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 de TGV et agit comme une agence de voyages en proposant aussi des titres de transport urbains et locaux, qui ne relèvent pas de SNCF Voyageurs.

Les opérateurs alternatifs concurrents, s'ils demeurent minoritaires à l'échelle nationale, représentent sur certaines lignes une part significative des trains et des sièges disponibles – un tiers des trains circulant sur l'axe Paris-Lyon appartiennent à Trenitalia. Or leurs offres ne sont pas distribuées sur SNCF Connect : elles restent largement méconnues des voyageurs qui, de ce fait, ne bénéficient pas pleinement des effets de l'ouverture à la concurrence – choix plus large de places et d'horaires, tarifs attractifs.

Cet amendement a été travaillé avec l'Association française du rail (Afra).

Mme Olga Givernet, rapporteure. Avec cet amendement, nous rentrons de plain-pied dans le sujet de l'entrée en vigueur du dispositif d'ouverture de la distribution des titres de transport, fixée par le Sénat au 31 décembre 2027. Par la suppression de l'alinéa 17, vous proposez une entrée en vigueur immédiate ; les amendements suivants prévoient, à l'inverse, de reporter la date, en vue de prendre en compte les discussions européennes.

Une application immédiate est rendue difficile par le temps d'adaptation technique et contractuel qu'exige une telle ouverture. Référencer de droit l'ensemble des opérateurs concurrents sur la principale plateforme de distribution ferroviaire française n'est pas une simple opération de paramétrage. Cela suppose notamment d'intégrer les inventaires et les flux tarifaires des opérateurs tiers.

Les nouveaux opérateurs expriment le besoin pressant d'une application rapide, dans un contexte d'insuffisance de l'offre ferroviaire. Ils sont engagés dans une phase décisive de leur développement en France et représentent déjà sur certaines lignes, comme l'axe Paris-Lyon, une part significative des trains et des sièges disponibles.

L'opérateur historique plaide, quant à lui, pour une mise en œuvre coordonnée au niveau européen, alignée sur le calendrier des règlements de l'Union européenne. La SNCF a fait valoir qu'une mise en œuvre anticipée la placerait dans une situation singulière à l'échelle européenne puisqu'elle serait le seul opérateur historique à devoir vendre les offres de ses concurrents.

La date du 31 décembre 2027 me paraît dès lors constituer un point d'équilibre mais je propose d'ouvrir le débat sur cette question. En attendant, avis défavorable.

M. Nicolas Tryzna (DR). Ce débat, nous devons l'avoir dès maintenant car l'adoption de cet amendement nous empêcherait de discuter des amendements proposant un report de cette date.

Nous avons reçu les mêmes mails, défendant des solutions diverses voire opposées. La voie raisonnable me semble être d'attendre 2030 : cela laisserait du temps aux uns pour assimiler les contraintes liées à la mise en place de ces offres et aux autres pour accepter ces changements. En outre, nous ne sommes même pas certains que l'examen de ce projet de loi sera achevé fin 2027.

Mme Danielle Brulebois (EPR). Le report de l'entrée en vigueur se ferait au détriment des voyageurs, pour lesquels l'ouverture à la concurrence présente de multiples avantages : elle élargit l'offre en trains et en sièges, garantit des tarifs attractifs et ouvre la possibilité de faire rouler des trains sur les lignes souvent moins rentables que l'opérateur historique a délaissées – pensons à la suppression de la liaison Strasbourg-Marseille.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Le groupe Ensemble pour la République (EPR) propose dans son amendement CD262 de reporter l'ouverture à la concurrence de la plateforme de distribution au 1^{er} janvier 2030, horizon qui nous semble plus raisonnable car il permet de prendre en compte les travaux menés autour du paquet législatif européen relatif aux passagers.

Une date trop précoce obligerait la SNCF à s'adapter une première fois, sans connaître précisément les modalités retenues à l'échelle de l'Union européenne, puis une deuxième, une fois ces dernières établies. En outre, cela l'exposerait à subir la concurrence déloyale d'opérateurs historiques comme Renfe ou Trenitalia, qui ne seraient pas soumis à la même contrainte d'ouverture de leur plateforme de distribution.

Nous voterons donc contre cet amendement.

M. Peio Dufau (SOC). Une application immédiate serait une erreur fondamentale. Trenitalia refuse de vendre les billets SNCF sur sa plateforme. Pourquoi tordre le bras à notre opérateur historique ?

Par ailleurs, aucun opérateur privé n'assure la liaison Strasbourg-Marseille à l'heure actuelle. Cela pourra être le cas, je vous le concède, mais cela renvoie aux débats sur l'État stratège.

L'opérateur historique public, partant de rien, a dû essuyer les plâtres, notamment en matière de marketing, pour mettre au point SNCF Connect, outil qui fonctionne bien. Il ne me semble pas normal que les nouveaux entrants, qui n'ont apporté aucun financement, profitent de ces services. Cela irait à rebours de ce que doit être la concurrence libre et non faussée.

Nous sommes donc défavorables à cet amendement.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Moi, j'aime ce qui marche, et ce qui marche aujourd'hui, quels que soient ses défauts, c'est la SNCF, n'en déplaise à la *start-up* que je ne connais ni d'Eve ni d'Adam qui nous a envoyé à tous des SMS ce week-end. Les Françaises et les Français ont contribué à la meilleure santé du groupe, après le vote de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, qui comportait un volet consacré à la dette de SNCF Réseau. Pourquoi imposer à la SNCF, qui a investi dans cet outil qui fonctionne bien, de présenter les offres de ses concurrents alors que cette contrainte ne s'impose pas aux autres opérateurs ?

Le groupe Horizons & indépendants est opposé aux surtranspositions. Attendons que les propositions de règlement du paquet Passagers, présentées le 13 mai dernier, arrivent au terme de leur examen et qu'une véritable réciprocité soit instaurée. Tout le monde sera alors sur un pied d'égalité.

Pour ces raisons, nous voterons contre cet amendement et défendrons un report au 1^{er} janvier 2030.

M. Vincent Descoeur (DR). Certes, il y a les intérêts des voyageurs mais il y a aussi les intérêts de la SNCF sur laquelle repose l'organisation du transport ferroviaire, même dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. Dans la mesure où la réciprocité n'est pas assurée, nous sommes favorables, sans doute possible, à un report de date.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La mise en application immédiate, on le voit, ne fait pas l'unanimité. Je maintiens mon avis défavorable et vous invite à débattre d'autres dates possibles à travers les amendements qui suivent.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD213 de M. Matthieu Marchio, amendements identiques CD262 de Mme Nathalie Coggia et CD585 de M. Vincent Thiébaut et sous-amendement CD713 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

M. Matthieu Marchio (RN). Nous proposons un report au 31 décembre 2030. Il me semble en effet prudent d'attendre l'issue des travaux européens sur les droits des voyageurs afin de disposer d'un cadre harmonisé. En maintenant la date fixée dans le texte, nous nous exposerions au risque de devoir réécrire notre droit, ce qui serait source d'insécurité juridique et imposerait de nouveaux coûts d'adaptation à l'ensemble des acteurs du secteur, opérateur historique comme nouveaux entrants.

De surcroît, nous ne savons pas encore si le dispositif retenu est le plus pertinent pour garantir aux voyageurs une information complète sur l'ensemble des offres et un accès transparent. Des plateformes comme Trainline permettent déjà de comparer les offres proposées par les différents opérateurs et d'autres modèles existent.

Les questions relatives à la billettique, à l'accès aux données, à la concurrence, méritent, du fait de leur nature complexe, d'être examinées avec méthode. Nous pourrions organiser avant l'examen en séance de nouvelles auditions, éventuellement avec les sénateurs ayant contribué aux travaux de la mission d'information sur la billettique dans le domaine des transports.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Nous ne mettons nullement en cause l'ouverture à la concurrence, grâce à laquelle les usagers profiteront d'offres plus fluides et plus compétitives. Simplement, il nous semble plus raisonnable de reporter la date au 1^{er} janvier 2030 afin de nous aligner sur le calendrier des travaux européens, dont on pourra alors connaître plus précisément les conclusions. Cela permettra aux opérateurs nationaux émergents de ne pas attendre trop longtemps avant de voir leurs billets distribués sur une plateforme commune et à l'opérateur historique de ne pas subir la non-réciprocité.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Dans notre sous-amendement CD713, nous proposons un report au 1^{er} janvier 2029, autrement dit ni trop tôt ni trop tard. Cela nous semble être un bon compromis, à même de concilier les intérêts de la SNCF, ceux des voyageurs et les impératifs de la décarbonation. Sans attendre l'achèvement des travaux européens, il s'agirait de rassembler un maximum d'offres de transport autour de la plateforme SNCF Connect afin de favoriser la multimodalité et de mettre en avant des alternatives à l'avion et à la voiture individuelle.

M. Vincent Thiébaut (HOR). Comme Mme Coggia, nous faisons le choix du 1^{er} janvier 2030. Il est préférable d'attendre que les règlements européens soient stabilisés et que les prescriptions techniques et fonctionnelles soient connues. Tous les opérateurs seront alors sur un pied d'égalité.

Une ouverture à la concurrence trop précoce impliquerait une surtransposition qui ne serait pas respectueuse du travail accompli par la SNCF et qui l'obligerait à devoir procéder à plusieurs reprises à des modifications, notamment pour ouvrir ses interfaces d'application de programmation.

Il suffit aujourd'hui d'une simple requête sur un moteur de recherche pour trouver des offres alternatives.

Mme Olga Givernet, rapporteure. À travers les débats du Sénat et de notre commission, le législateur envoie un message clair à la SNCF : il exprime sa volonté de voir SNCF Connect s'élargir à la commercialisation de l'ensemble des offres afin de répondre aux besoins des voyageurs.

Reste la question de la date. Après de longs débats, le Sénat a adopté en séance publique un sous-amendement, déposé en concertation avec les rapporteurs de la mission d'information sur la billettique, retenant la date du 31 décembre 2027. La date du 31 décembre 2030, monsieur Marchio, me paraît trop éloignée si l'on veut accomplir cette ouverture dans les meilleures conditions et dans des délais réalistes. Des discussions pourront bien sûr avoir lieu avec les sénateurs lors de la commission mixte paritaire si un report est adopté par notre assemblée.

Les amendements de Mme Coggia et de M. Thiébaut proposent la date du 1^{er} janvier 2030. Ce délai de trois ans semble nécessaire pour que l'Union européenne mène à bien ses négociations sur le paquet ferroviaire, qui ne sera pas nécessairement consensuel et dont l'adoption pourrait prendre du temps. Inscrire dès à présent cette disposition dans la loi, même si son entrée en vigueur est différée, donnerait une indication claire sur la position de la France. Cela permettrait au gouvernement et à nos représentants de négocier ce paquet ferroviaire sur la base des règles que nous aurions établies. Ce serait un signal important, car nous sommes observés sur ce sujet. Même si l'Union européenne décide de procéder différemment, je ne doute pas que notre position pèsera dans le débat.

Monsieur Bonnet, vous vous montrez plus optimiste – et même trop, je le crains – quant au calendrier de ces discussions européennes en proposant d'avancer d'une année la mise en œuvre de cette obligation pour SNCF Connect.

J'ai décidé de ne pas déposer d'amendement concernant cette échéance, afin de laisser aux collègues de la commission le soin de la déterminer. Néanmoins, au vu de nos différents échanges, je m'en remets à votre sagesse sur les amendements CD262 et CD585,

qui fixent l'échéance au 1^{er} janvier 2030, et j'émetts un avis défavorable sur l'amendement CD213 et le sous-amendement CD713, qui proposent respectivement les dates du 31 décembre 2030 et du 1^{er} janvier 2029.

Mme Nathalie Coggia (EPR). Pour avoir échangé avec une collègue députée au Parlement européen, il ressort que les négociations devraient être fluides au Parlement, mais plus complexes au Conseil de l'Union européenne. La date du 1^{er} janvier 2030 me semble donc plus raisonnable que celle du 1^{er} janvier 2029. Même si j'entends que la proposition d'avancer d'un an l'échéance a été faite dans l'optique d'obtenir un compromis, un délai de trois ans ou trois ans et demi ne sera pas de trop pour voir une position commune émerger au niveau européen.

C'est pourquoi le groupe EPR votera contre le sous-amendement et maintiendra son amendement fixant l'échéance au 1^{er} janvier 2030.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Conformément aux arguments présentés par Mme la rapporteure, il nous semble également plus raisonnable de retenir la date du 1^{er} janvier 2030. Nous comprenons parfaitement la démarche des sénateurs, qui est tout à fait louable et s'appuie sur l'excellent rapport qu'ils ont publié sur la billettique. Cependant, si l'Union européenne parvenait à un accord rapide et fixait une mise en œuvre obligatoire dès 2029, le droit européen s'imposerait de toute façon au droit français. L'échéance de 2030 constitue donc un horizon raisonnable : si l'Europe souhaite accélérer le calendrier, elle pourra nous l'imposer.

Enfin, nous sommes sensibles à la question de la réciprocité. Même si les arguments relatifs à l'intérêt des voyageurs et des usagers sont parfaitement compréhensibles, la date de 2030 nous paraît être le bon compromis.

M. Peio Dufau (SOC). Cela s'apparente tout de même à une solution par défaut : comme nous l'avons évoqué hier, l'ouverture de SNCF Connect à tous les acteurs est une option retenue faute de mieux. Je propose donc qu'un travail transpartisan soit mené d'ici la séance afin de réfléchir, y compris avec les professionnels du secteur, à une solution qui rassemble plus largement que celle-là, et sur laquelle la rapporteure pourrait s'en remettre à la sagesse de notre assemblée.

C'est une proposition de méthode : en ce qui nous concerne, nous penchons plutôt pour un report de l'échéance, le temps de voir si nous parvenons à dégager une position commune qui satisfasse, sinon l'unanimité, du moins un plus grand nombre d'entre nous.

Mme Sandrine Le Feur, présidente. Je vous remercie pour cette proposition. Il me paraît également essentiel de trouver un juste milieu entre l'intérêt des voyageurs, qui ont besoin d'une offre claire et diversifiée, et celui de la SNCF, dont la plateforme SNCF Connect est fortement développée et bien identifiée par les usagers. Ce travail transpartisan me semble tout à fait bienvenu en vue de la séance.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Il s'agit ici de fixer la date d'entrée en vigueur de l'obligation, pour SNCF Connect, de vendre les titres de ses concurrents. Rien ne l'empêche de conclure dès à présent des accords avec certains d'entre eux, sous réserve d'une réciprocité de la part des opérateurs ferroviaires nationaux des autres États membres. Nous voulons introduire une date butoir à laquelle l'ensemble de l'offre sera disponible sur SNCF Connect, mais le travail de négociation peut commencer sans attendre.

M. Dufau proposait hier soir de dupliquer SNCF Connect pour créer une application distincte. L'idée est intéressante, mais je doute que l'on puisse transférer l'intégralité des parts de marché vers une nouvelle solution dépourvue du logo SNCF. Si SNCF Connect est visée, c'est parce qu'elle centralise 85 % des ventes de titres de transport. C'est d'ailleurs ainsi que le paquet ferroviaire européen traite le sujet, et c'est dans ce même esprit que les sénateurs ont mené leur mission d'information. Reporter une telle part de marché sur une autre plateforme ne peut se faire du jour au lendemain. Cette application a mis du temps à s'imposer, mais elle est désormais un succès. Elle appartient à l'opérateur historique ; libre à lui de s'en dessaisir, mais je ne pense pas que ce soit sa volonté. Il faut donc acter le fait que SNCF Connect constitue, à ce jour, l'offre nationale de référence pour la billettique.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). On présente parfois comme un inconvénient, pour la SNCF, le fait que sa plateforme doive intégrer les offres de ses concurrents ainsi qu'un maximum de solutions multimodales. Or, comme cela vient d'être rappelé, SNCF Connect est l'application majoritaire pour la vente de billets. Si elle veut conserver cette position dominante – ce que je souhaite vivement –, elle a tout intérêt à intégrer un maximum d'offres dès à présent, ou du moins à une échéance rapprochée, afin de maintenir son *leadership* et de proposer le catalogue multimodal le plus large possible.

Par ailleurs, pour rebondir sur les propos de M. Thiébaud, il est techniquement peu probable que les outils développés aujourd'hui pour assurer l'interface entre les différents opérateurs deviennent obsolètes lorsque l'Union européenne aura achevé ses travaux. Au contraire, en anticipant, SNCF Connect prendrait une longueur d'avance sur toutes les autres plateformes, ce qui constituerait un avantage majeur. C'est pourquoi je plaide pour le sous-amendement intermédiaire.

M. Gérard Leseul (SOC). Nous nous rallions aux arguments de M. Bonnet. Nous soutiendrons donc son sous-amendement, puis l'amendement de Mme Coggia ainsi sous-amendé.

M. Vincent Thiébaud (HOR). À ce jour, rien n'empêche les nouveaux entrants sur le marché de passer des accords commerciaux avec SNCF Connect ; l'obligation dont nous débattons ne vise qu'à encadrer cette possibilité.

Cette approche me paraît d'autant plus juste qu'elle nous évitera de reproduire les erreurs commises dans le secteur de l'énergie. Je pense à l'Arenh (accès régulé à l'électricité nucléaire historique), qui a énormément handicapé EDF : alors que les fournisseurs alternatifs bénéficiant de ce mécanisme devaient développer leurs propres capacités de production, ils ne l'ont pas fait. Sachons faire preuve de justice économique, même si je comprends tout à fait l'intérêt d'une offre unifiée pour les voyageurs.

La date de 2030 me semble donc être un bon choix ; si l'Union européenne impose une échéance plus rapprochée, nous nous y conformerons bien volontiers.

M. Nicolas Tryzna (DR). D'après les informations qui nous parviennent, SNCF Connect refuse, depuis le début de l'année, toute négociation avec les autres opérateurs. À l'origine, le schéma était pourtant bien différent : rappelons que cette plateforme a été conçue comme une agence de voyages ayant vocation à s'ouvrir à des tiers – elle intègre d'ailleurs les offres de BlaBlaCar. Actuellement, la tendance semble s'inverser et l'application se limite de plus en plus aux seuls titres de la SNCF.

Si les parties parvenaient à s'entendre avant 2030, ce serait évidemment une très bonne chose pour tout le monde. L'objectif est de permettre aux usagers de continuer à utiliser cet outil. Vous le savez mieux que moi, les habitudes numériques sont bien ancrées : lorsqu'un voyageur souhaite acheter un billet sur internet, il se tourne naturellement vers la plateforme qu'il connaît, et c'est ainsi que SNCF Connect capte 85 % des ventes. C'est la raison d'être de notre débat.

*La commission **rejette** l'amendement CD213.*

*Elle **rejette** le sous-amendement CD713 et **adopte** les amendements CD262 et CD585.*

La réunion est suspendue de dix-huit heures vingt à dix-huit heures quarante-cinq.

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD418 de Mme Danielle Brulebois.*

*Elle **adopte** l'article 9 bis **modifié**.*

Après l'article 9 bis

Amendement CD28 de M. Denis Fégné

M. Denis Fégné (SOC). Cet amendement vise à imposer l'affichage de l'empreinte carbone sur les services numériques de mobilité multimodale. Le développement de ces plateformes offre aux voyageurs une plus grande liberté de choix pour leurs déplacements. Afin de garantir un achat éclairé, il convient que l'utilisateur dispose, pour les différentes solutions proposées, d'une information environnementale simple, harmonisée et comparable.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Une telle obligation existe déjà dans le droit positif : l'article L. 1431-3 du code des transports impose à toute personne qui commercialise une prestation de transport de fournir aux usagers une information relative à la quantité de gaz à effet de serre émise. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*L'amendement est **retiré**.*

Amendement CD117 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Il s'agit d'une demande de rapport sur la billettique. L'examen de l'article précédent a bien montré qu'en l'absence de coordination, ce sujet pose problème. Comme je l'ai indiqué hier, nous avons besoin d'un État stratège pour résoudre ces questions, dont la billettique fait partie. L'ouverture à la concurrence n'ayant été ni anticipée ni accompagnée, nous sommes confrontés à une grande complexité en matière de réservation et de gestion des trajets, ainsi qu'à un manque de vision d'ensemble. Cet amendement doit précisément permettre d'engager cette réflexion pour que les usagers y voient plus clair et que nos décisions soient plus cohérentes.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'ai précisément évoqué avec le ministre la question de la billettique, et nous nous sommes demandé quels services nous voulons offrir aux voyageurs au XXI^e siècle. Vous nous proposez un nouveau rapport. Je vous suggère de retirer votre amendement, mais je m'engage à veiller au respect des engagements du ministre, qui s'est montré favorable au lancement d'une mission sur le sujet. Le Sénat s'est déjà saisi de ce sujet, et il me semble indispensable que l'Assemblée en fasse autant. Demande de retrait ; à défaut, l'avis sera défavorable.

L'amendement est retiré.

Article 9 ter : Harmonisation de la définition de certaines catégories tarifaires entre les autorités organisatrices de la mobilité

Amendement de suppression CD293 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Cet article part d'une intention qui peut sembler positive, puisqu'elle vise à améliorer l'interopérabilité des données dans les transports. Mais en réalité, il risque d'organiser une dépendance toujours plus forte des autorités organisatrices de la mobilité à l'égard des grandes plateformes numériques privées. L'accès aux titres de transport dématérialisés passe déjà de plus en plus par les portefeuilles numériques d'Apple ou de Google. Si nous inscrivons dans la loi une logique d'interopérabilité sans garanties suffisantes, nous prenons le risque que les standards techniques de ces entreprises deviennent de fait ceux du service public. Or le service public des transports ne doit pas adapter son fonctionnement aux exigences commerciales de multinationales en position dominante. Les données de mobilité sont stratégiques ; elles doivent rester sous maîtrise publique, au service des usagers et des collectivités. Nous sommes favorables à des systèmes ouverts et interopérables, mais cette interopérabilité doit être construite autour de standards publics, ouverts et souverains, et non autour des écosystèmes propriétaires des géants du numérique.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'article 9 ter ne renvoie pas aux standards propriétaires des grandes plateformes ; il confie à la puissance publique le soin de définir par voie réglementaire des formats numériques interopérables. C'est précisément l'absence de standards publics communs qui crée la dépendance redoutée par les auteurs de l'amendement. Faute de format imposé par l'État, ce sont les acteurs les plus puissants qui imposent de fait leurs propres normes. L'Autorité de régulation des transports (ART) soutient explicitement

cette mesure, qu'elle qualifie de condition indispensable pour garantir un parcours voyageur fluide dans un système de mobilité plus ouvert et multimodal. Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD694 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD297 de M. Bérenger Cernon

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Avec le développement des portefeuilles numériques et des grandes plateformes privées, il existe un risque que les titres de transport dématérialisés soient revendus, voire fassent l'objet de pratiques spéculatives, à l'instar de ce qui s'observe déjà pour d'autres types de billets. Or un titre de transport n'est pas un produit financier ou un bien marchand ; c'est un outil d'accès à un service public. Les politiques tarifaires relèvent des autorités organisatrices de la mobilité, qui doivent rester seules compétentes pour fixer les conditions d'utilisation, de transfert ou, le cas échéant, de cession des titres qu'elles émettent. Cet amendement ne remet nullement en cause l'interopérabilité : il fixe simplement une limite claire. La numérisation ne doit pas permettre la création d'un marché secondaire des titres de transport.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Cet amendement repose sur une confusion. Un standard de format de données ne peut pas, par construction, garantir l'absence d'une pratique commerciale. L'article 9 *ter* définit des standards numériques interopérables, c'est-à-dire des spécifications techniques régissant la structure et l'échange des données de billettique afin de fluidifier le parcours d'achat. Demander à un format numérique de garantir l'absence de cession onéreuse revient à confondre une norme technique d'interopérabilité avec une règle de fond sur l'usage des titres. Par ailleurs, la compétence des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour définir les conditions de cession de leurs titres est pleine et entière, et la revente est déjà encadrée par le droit en vigueur. Avis défavorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'amendement CD296 **tombe**.*

M. Gérard Leseul (SOC). Mme la rapporteure nous a expliqué que l'amendement CD297, qui vient d'être adopté, était satisfait car l'encadrement en la matière était satisfaisant. Lorsque nous discuterons de ce même amendement au moment de l'examen en séance, vous vous opposerez peut-être une nouvelle fois à son adoption. Par conséquent, il serait bon que vous nous indiquiez précisément les modalités de cet encadrement.

*La commission **adopte** l'article 9 *ter* **modifié**.*

Article 9 quater : Définition de standards numériques interoperables de données issues des services numériques de vente des autorités organisatrices de la mobilité

La commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD695 et CD696 de Mme Olga Givernet, rapporteure.

Elle **adopte** l'article 9 quater modifié.

Après l'article 9 quater

Amendement CD123 de M. Peio Dufau

M. Peio Dufau (SOC). Peut-être connaissez-vous l'existence du billet populaire de congés annuels. Créé lorsque la SNCF était le seul opérateur, il permet à un salarié et à sa famille de bénéficier, une fois par an, sur présentation d'une attestation, d'une réduction de 25 % sur un aller-retour pendant la période des congés payés.

Cet amendement vise à envisager l'extension de ce dispositif à l'ensemble des résidents fiscaux de France, pour tous les opérateurs, et à faire passer le taux de réduction de 25 à 50 %.

Grâce au billet populaire de congés annuels, de nombreuses familles ont pu partir en vacances en bénéficiant d'un tarif réduit. Alors que les tarifs des grandes lignes ont augmenté, et malgré l'ouverture à la concurrence, il est souhaitable de maintenir, voire de généraliser, ce dispositif.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Par cet amendement, vous demandez que soit remis un rapport sur la modernisation du billet populaire de congés annuels. Or l'information sollicitée est déjà publique et exhaustive : le dispositif fait l'objet d'une notice officielle sur le site service-public.gouv.fr et d'une présentation commerciale détaillée par SNCF Voyageurs.

Le billet ouvre une réduction de 25 % sur un aller-retour d'au moins 200 kilomètres, une fois par an, et l'ensemble de ses paramètres – taux, distance, périodes, public éligible, démarche – sont précisément accessibles.

En outre, l'éligibilité est déjà large. Je rappelle en effet – puisque vous me donnez une occasion de faire la promotion du dispositif – que salariés des secteurs public et privé, agents publics, travailleurs à domicile, exploitants agricoles, demandeurs d'emploi indemnisés, stagiaires de la formation professionnelle et retraités en bénéficient.

Par ailleurs, le passage à un taux de 50 %, ne constitue pas une piste inédite puisqu'une telle réduction avait déjà été proposée dans le cas d'un paiement en chèque-

vacances – une offre supprimée depuis le 1^{er} janvier 2023. Le rapport que vous appelez de vos vœux aurait donc pour objectif d'étudier la possibilité de rétablir cet avantage. Or nous savons que c'est en raison de son coût qu'il n'a pas été maintenu.

La faible utilisation invoquée – il est question dans votre exposé sommaire de 24 000 billets vendus, un chiffre qui n'est pas vraiment étayé – s'explique d'ailleurs, selon les sources publiques, non par une méconnaissance des paramètres mais par une procédure d'obtention restée inchangée et plus lourde que l'achat en ligne des autres billets – un enjeu opérationnel pour SNCF Voyageurs.

Avis défavorable.

M. Gérard Leseul (SOC). Je soutiens activement l'amendement de mon collègue. Mon amendement CD27 à venir va dans le même sens même s'il prévoit un maintien du taux de réduction à son niveau annuel de 25 %.

Puisque le nombre de billets vendus est faible, l'argument selon lequel la mesure aurait un coût élevé ne tient pas.

M. Peio Dufau (SOC). L'objectif de l'amendement est de changer les modalités du dispositif, pas uniquement d'augmenter le taux de réduction. Pour avoir vendu ce type de billet, je sais que la procédure est complexe – il faut se rendre au guichet muni d'un formulaire tamponné par l'employeur. Nous souhaitons la simplifier. Par exemple, si le dispositif est étendu à tous les résidents fiscaux, comme le prévoit notre amendement, le tampon d'un employeur ne sera plus nécessaire.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Suivant l'avis de la rapporteure, la commission **rejette** l'amendement CD27 de M. Gérard Leseul.*

Article 10 : *Prise en compte des enjeux d'aménagement du territoire dans le document de référence du réseau*

Amendements identiques CD263 de Mme Nathalie Coggia et CD629 de la commission des finances

Mme Nathalie Coggia (EPR). Cet amendement vise à maintenir une durée de trois ans s'agissant du cycle tarifaire pour les redevances d'infrastructure, autrement dit les péages. Les entreprises ferroviaires ont, certes, besoin de visibilité. Toutefois, fixer les tarifs pour une période trop longue limiterait la capacité du gestionnaire d'infrastructure, en l'espèce SNCF Réseau, à tenir compte de l'évolution de ses charges, de la conjoncture économique ou de nouvelles obligations réglementaires. La durée de trois ans nous semble une solution équilibrée : elle donne aux opérateurs une visibilité suffisante pour préparer leurs offres tout

en permettant au gestionnaire d'infrastructure d'adapter régulièrement sa tarification à la réalité de ses coûts et de la conjoncture.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis de la commission des finances. Le passage à un cycle tarifaire de cinq ans peut sembler une mesure de bonne administration car elle donne de la visibilité et offre une stabilité. Cependant, à y regarder de près, elle aurait pour conséquence de figer les recettes de SNCF Réseau sur une période beaucoup trop longue. Dans un secteur exposé aux aléas de la conjoncture et aux évolutions réglementaires qui peuvent alourdir les charges du jour au lendemain, un horizon de cinq ans conduit à s'interdire toute adaptation. Dès lors, le gestionnaire d'infrastructure – dont chacun, ici, connaît la trajectoire financière – supporterait le risque lié à cette situation. Au vu des besoins colossaux en matière de financement de la régénération, nous ne pouvons verrouiller pour cinq ans ses recettes, ce qui ne ferait qu'ajouter une rigidité dont il se passerait volontiers.

Par ailleurs, le délai actuel de trois ans, que nul ne conteste, correspond à celui de la clause de revoyure incluse dans le contrat de performance.

Je précise que l'amendement CD629 a reçu un avis favorable en commission des finances.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La mesure que vous souhaitez supprimer a été introduite par un amendement du Sénat après avoir fait l'objet d'une recommandation de l'IGF, l'Inspection générale des finances, avec pour objectif de donner une visibilité pluriannuelle, condition jugée nécessaire pour une ouverture à la concurrence réussie.

Le passage de trois à cinq ans sera progressif puisqu'un cycle intermédiaire de quatre ans est prévu, ce qui assure une certaine souplesse. La prévisibilité des péages offerte par cette mesure est indispensable pour que les opérateurs et les autorités organisatrices décident d'investir et de lancer de nouveaux services.

Par ailleurs, le contrôle de l'ART garantit l'ajustement. Les principes et montants des redevances demeurent soumis à l'avis du régulateur, qui veille à leur adéquation avec les coûts ; la durée du cycle ne prive donc pas le gestionnaire de leviers d'adaptation.

Avis défavorable.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. J'ai bien lu les recommandations que vous avez mentionnées. Cependant, je ne comprends pas pourquoi nous nous priverions de marges de manœuvre en allongeant – fût-ce de façon progressive – le cycle de trois à cinq ans. Dans le contexte actuel, alors que la situation est déjà fragile et que des phénomènes exogènes pourraient avoir un impact sur le réseau, je ne vois pas l'intérêt d'une telle mesure, quand bien même elle résulte d'une recommandation de l'IGF.

*La commission **adopte** les amendements.*

Amendements identiques CD630 de la commission des finances, CD212 de M. Vincent Descoeur, CD447 de M. Peio Dufau et CD477 de M. Vincent Thiébaut

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. L'article 10 permet à SNCF Réseau de définir des segments de marché spécifiques pour les dessertes pertinentes en matière d'aménagement. Cependant, que cette compétence – qui représente un enjeu aussi sensible que la tarification différenciée de l'accès au réseau – soit exercée par le seul gestionnaire d'infrastructure l'expose au risque de voir chacune de ses décisions contestée par des opérateurs qui s'estimeraient désavantagés. Or il n'est pas le mieux placé pour trancher seul une question qui touche à la concurrence entre entreprises ferroviaires. C'est pourquoi je propose, par cet amendement de sécurité juridique adopté en commission des finances, de soumettre la définition de ces segments à un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports. Le régulateur indépendant est précisément l'autorité compétente pour s'assurer que le choix des segments respecte le principe de non-discrimination et le droit d'accès au réseau. Son aval préalable sécurise la démarche du gestionnaire en cas d'ouverture d'un contentieux *a posteriori* car ce qui est validé par l'ART est difficilement attaquable. Cette mesure ne contraint pas SNCF Réseau mais la protège en plaçant ses décisions sous le contrôle de l'autorité qui fait référence en la matière.

M. Vincent Descoeur (DR). Nous proposons de renforcer le dispositif d'incitations tarifaires adopté au Sénat pour encourager les entreprises ferroviaires à assurer la desserte de tous les territoires. Cet amendement, élaboré avec la SNCF, vise à rendre obligatoire le fait de procéder à des modulations des redevances – ce qui était jusqu'à présent seulement une possibilité –, et ce au bénéfice de l'opérateur, dont la démarche serait sécurisée, mais aussi des dessertes ferroviaires d'aménagement du territoire, pour lesquelles les redevances pourraient ainsi être revues à la baisse.

M. Peio Dufau (SOC). Tout à l'heure, Mme Brulebois exprimait la volonté d'assurer une meilleure desserte des territoires. Or tel est bien l'objectif de ces amendements. Nous savons que les nouveaux entrants sont opposés à une hausse des tarifs des péages sur certains trajets mais favorables à une baisse de ces tarifs sur d'autres trajets pour améliorer la desserte des territoires. Or on ne peut pas demander à SNCF Réseau, qui est surendetté et manque de moyens, de procéder à une baisse sans prévoir par ailleurs une hausse pour des villes qui sont déjà bien desservies et pour des lignes très rentables. Grâce à un tel mécanisme de compensation, l'État stratège pourrait mieux jouer son rôle.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'ai bien compris vos motivations, cependant j'avancerai trois arguments. Premièrement, la rigidification fragilise le gestionnaire. En substituant « définit » à « peut définir » et « est égal au coût » à « ne peut pas dépasser », on prive SNCF Réseau de toute marge d'appréciation et on l'oblige à tarifier au coût sur l'ensemble des dessertes pertinentes au risque de peser sur son équilibre financier au moment même où le texte cherche à sécuriser le financement de la régénération.

Ensuite, l'obligation soulève un risque de proportionnalité au regard du droit de l'Union européenne. Le caractère systématique des majorations imposées aux services non territoriaux pourrait être vu comme une entrave disproportionnée à l'accès au réseau, alors que les normes européennes imposent des modulations proportionnées et non discriminatoires, appréciées sous le contrôle de l'ART.

Enfin, la rédaction du Sénat en la matière nous semble satisfaisante. La faculté de procéder à des modulations, encadrée par la notion d'entreprise efficacement gérée et par

l'avis du régulateur, est bien ouverte au gestionnaire, ce qui permet déjà d'inciter à desservir certains territoires lorsque c'est utile sans figer le dispositif.

Je demande donc le retrait de ces amendements et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

M. Peio Dufau (SOC). Au contraire, une modulation uniquement à la baisse fragilise davantage SNCF Réseau. Si nous voulons que l'ensemble du territoire soit mieux desservi, il faut aussi pouvoir moduler à la hausse. Nous savons que l'ouverture à la concurrence pénalisera la SNCF et le système de péréquation : SNCF Voyageurs ne sera concurrencée que sur les trajets les plus rentables. Or c'est précisément grâce à ces lignes qu'elle peut financer les trajets les moins rentables. Des dizaines de dessertes TGV risquent ainsi d'être fermées. Pour équilibrer les comptes de SNCF Réseau et assurer sa pérennité, il faut aussi majorer les tarifs – ne serait-ce qu'un peu – pour certains trajets, par exemple Paris-Lyon, une poule aux œufs d'or pour l'ensemble des opérateurs. C'est une mesure de bon sens.

Mme Olga Givernet, rapporteure. J'aimerais revenir sur les conclusions de la conférence Ambition France transports. Les tarifs des péages sont les plus élevés d'Europe. En vue de l'ouverture à la concurrence, la volonté actuelle est de ne pas les augmenter. Il est néanmoins possible de les moduler à la baisse, mais aussi à la hausse si l'on souhaite renforcer les dessertes d'aménagement du territoire.

Toutefois, je ne voudrais pas que l'on envoie à un message contraire à notre intention. Il ne faudrait pas laisser penser que le gestionnaire SNCF Réseau peut, pour chercher les recettes dont il a besoin, notamment pour la régénération et la modernisation des infrastructures, moduler les tarifs des péages à sa guise, à la hausse ou à la baisse, notamment parce que, contrairement à la concurrence, SNCF Voyageurs serait capable d'absorber le coût lié à de telles évolutions.

J'entends le vœu pieux qui a été formulé par les auteurs de ces amendements mais la mesure introduite par le Sénat répond déjà à leurs attentes.

M. Vincent Thiébaud (HOR). Je suis prêt à retirer mon amendement. Néanmoins une question se pose : nous avons beaucoup parlé de SNCF Réseau mais il ne faut pas oublier que certaines AOM, notamment les régions, font l'acquisition de certaines parties du réseau. La ligne Strasbourg-Lauterbourg a ainsi été cédée à la région Grand Est et fait l'objet de deux appels d'offres – l'un pour la régénération de la ligne, l'autre pour son exploitation.

Nous partons du postulat que toutes les lignes appartiennent à SNCF Réseau mais ce n'est pas forcément le cas. Le texte prend-il en considération cette dimension ? Je rappelle que les régions, qui gèrent 80 % du transport ferroviaire de voyageurs, sont favorables à une modulation des tarifs des péages car elle leur permettrait de mener à bien leurs missions.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je confirme que la mesure prévue par le texte s'applique à tous les gestionnaires d'infrastructure.

L'amendement CD477 est retiré.

La commission adopte les amendements CD630, CD212 et CD447.

La réunion est suspendue de dix-neuf heures quinze à dix-neuf heures vingt-cinq.

Amendement CD631 de la commission des finances.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. L'article 10 permet à SNCF Réseau d'appliquer aux dessertes d'aménagement du territoire assurant des arrêts intermédiaires une « modulation tarifaire ». Or cette expression est source d'ambiguïté car la tarification ferroviaire peut renvoyer à deux régimes distincts, celui de la segmentation du marché et celui des réductions des redevances, qui n'obéissent pas aux mêmes conditions.

Inscrire dans la loi un terme qui recouvre deux régimes différents, c'est ouvrir la porte aux interprétations divergentes et au contentieux. L'amendement lève cette ambiguïté en prévoyant que SNCF Réseau peut appliquer pour ses dessertes une tarification adaptée et supprime, par cohérence avec le reste de l'alinéa, la référence à la faculté de ne pas définir de segment spécifique.

L'amendement ne change pas l'intention du dispositif, qui est de soutenir les dessertes d'aménagement du territoire par une tarification favorable, mais s'efforce de le rendre juridiquement lisible et applicable.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La clarification est bienvenue. Avis favorable.

*La commission **adopte** l'amendement.*

Amendement CD298 de M. Bérenger Cernon

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Nous souhaitons que des majorations de péage soient obligatoirement appliquées aux entreprises ferroviaires dont les trains ignorent les villes moyennes et les territoires ruraux. Si l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs a permis l'émergence de nouvelles offres, elle a également favorisé une concentration des dessertes sur les liaisons les plus rentables entre grandes métropoles. Cet amendement permet de faire contribuer davantage les opérateurs les plus concentrés sur les marchés rentables au financement du réseau ferroviaire, tout en encourageant le développement d'une offre plus équilibrée sur l'ensemble du territoire national.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le seuil de 50 % est arbitraire et rigide. Conditionner la majoration au fait que moins de la moitié des circulations desservent une ville moyenne ou un territoire rural introduit un critère chiffré sans fondement objectif, difficile à appliquer et inadapté à la diversité des plans de transport.

L'objectif est déjà atteint, de façon plus souple, par l'alinéa 6 qui permet des majorations sur les services non territoriaux dans la limite de la soutenabilité pour une entreprise efficacement gérée. Le mécanisme proposé est redondant et moins sûr. Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD248 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). Il existe une France des villes moyennes qui, année après année, voient de moins en moins de trains s'arrêter chez elles. La logique de rentabilité des opérateurs pousse en effet ces derniers à privilégier les liaisons directes entre grandes métropoles et à supprimer les arrêts intermédiaires, jugés moins rentables. Le résultat en est le déclassement silencieux de dizaines de bassins de vie.

Le présent amendement vise à rendre concrètes les modulations tarifaires prévues à l'article 10 en permettant qu'elles tiennent compte de la contribution réelle des services à la desserte des villes moyennes et des territoires mal desservis. En clair, il s'agit de récompenser les opérateurs qui jouent le jeu du territoire en maintenant les arrêts utiles à l'emploi, aux études et à l'accès aux services publics. C'est une incitation de bon sens, souple et au service de l'équilibre territorial.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La précision est redondante, le mécanisme des segments de marché permettant déjà de tenir compte de la contribution effective des services à la desserte des villes moyennes. Cet ajout, bien que fondé, n'apporte donc rien. Énoncer de nouveau une faculté existante ne ferait qu'alourdir la rédaction sans accroître la portée de l'article. Demande de retrait ou, à défaut, avis défavorable.

M. Matthieu Marchio (RN). Cela ajoute au contraire un critère précis et vérifiable : la desserte effective des villes moyennes. C'est ce qui, au-delà des intentions, donne corps à l'aménagement du territoire.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendement CD210 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). Lorsqu'un nouvel opérateur demande des sillons pour faire circuler ses trains, quel objectif notre système doit-il poursuivre en priorité : permettre une simple bataille de parts de marché sur les lignes déjà desservies, ou bien faire émerger une offre nouvelle qui amène davantage de trains, dessert mieux les territoires et tire le meilleur parti de nos infrastructures ? La réponse est claire : selon l'autorité de régulation, la croissance de la grande vitesse est portée par les nouveaux entrants, mais concentrée sur deux ou trois axes déjà très circulés.

Le présent amendement consacre le principe de la complémentarité ferroviaire. L'attribution des capacités doit prioritairement favoriser le développement de services nouveaux complémentaires de l'offre existante, plutôt que la simple duplication de ce qui existe déjà. Il ne s'agit pas de fermer la porte aux nouveaux entrants mais, au contraire, de valoriser ceux qui créent de l'offre pour les Français et pour les territoires.

Mme Olga Givernet, rapporteure. L'allocation de capacités est déjà régie par le droit de l'Union européenne, le règlement (UE) 2026/1184 et le document de référence d réseau encadrant l'attribution des sillons selon des principes non discriminatoires. Une priorité légale aussi générale entrerait en tension avec ce cadre. De plus, sa formulation est imprécise : faire prioritairement poursuivre à l'attribution des capacités un objectif de développement d'une offre complémentaire introduit une notion vague, difficile à articuler avec les règles existantes.

Enfin, l'objectif poursuivi, à savoir augmenter le nombre de trains, n'appelle pas de dispositions nouvelles. L'ouverture à la concurrence a précisément pour finalité d'accroître l'offre – nous pourrions espérer une hausse de 20 %. L'inscrire comme priorité d'allocation n'ajoute aucune garantie opérationnelle. Demande de retrait, sinon avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*L'amendement CD540 de M. Pierre Meurin est **retiré**.*

Amendements identiques CD164 de Mme Constance de Pélichy et CD274 de Mme Danielle Brulebois

Mme Constance de Pélichy (LIOT). Il s'agit de préciser le fait générateur de l'obligation d'information prévue par l'article 10. Dans sa rédaction actuelle, le dispositif est déclenché en cas de difficulté économique persistante. Cette notion est trop imprécise. L'information de la région ou de l'État doit être réservée aux situations dans lesquelles l'équilibre économique de la desserte est effectivement compromis. En retenant le critère du déficit comptable, objectif et vérifiable, cet amendement sécurise le dispositif et évite les interprétations extensives.

Mme Danielle Brulebois (EPR). Le présent amendement complète le mécanisme introduit à l'article L. 2121-12-1 du code des transports en créant le cadre juridique d'une convention de financement conjoint entre l'État et les régions pour le maintien des dessertes ferroviaires structurantes en difficulté économique.

Le droit existant ne prévoit pas de cadre explicite permettant à plusieurs régions de contribuer conjointement au maintien d'une desserte transversale à grande vitesse d'intérêt multirégional. Or plusieurs de ces liaisons, comme la liaison Strasbourg-Marseille, qui traverse notamment les territoires de l'Ain et du Jura, ne relèvent de la compétence exclusive d'aucune région prise isolément, rendant toute initiative unilatérale insuffisante.

Le modèle d'un TGV à financement régional conjoint est déjà mis en œuvre en Bretagne mais repose sur des arrangements conventionnels, dépourvus d'assise législative. Le présent amendement crée ce cadre, en cohérence avec les règles de concurrence européennes applicables depuis l'ouverture à la concurrence du 5 janvier 2023.

Mme Olga Givernet, rapporteure. En adjoignant au dispositif un mécanisme de convention de cofinancement État-régions, cet amendement en modifie la portée bien au-delà de la clarification annoncée. De plus, le critère proposé est plus étroit et plus tardif : subordonner l'information à un déficit comptable constaté retarde le déclenchement, alors que la notion de difficulté économique persistante permet d'anticiper la dégradation d'une desserte.

Enfin, cela ouvre des possibilités de contournement, un opérateur pouvant présenter un résultat comptable équilibré tout en dégradant progressivement une desserte ; le critère comptable est plus aisément manipulable que l'appréciation économique d'ensemble. Ainsi, le critère retenu dans le texte pour identifier une desserte en difficulté est beaucoup plus

protecteur que celui de l'identification d'un déficit comptable. Je vous invite donc à retirer l'amendement ; à défaut, l'avis sera défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Dans un contexte de recherche de rentabilité, et alors que l'on demande à la SNCF de faire 2 milliards d'euros de bénéfices, se focaliser sur le déficit comptable plutôt que sur la difficulté économique poserait des problèmes dans le déclenchement de ce mécanisme. Nous nous opposerons donc à ces deux amendements.

*Les amendements sont **retirés**.*

Amendement CD437 de Mme Danielle Brulebois

Mme Danielle Brulebois (EPR). Le présent amendement vise à garantir que le mécanisme prévu à l'article 10 demeure strictement subsidiaire. L'information de la collectivité publique compétente peut en effet conduire celle-ci à envisager un conventionnement de la desserte ; or une liaison ne doit pas être regardée comme appelant l'intervention d'une collectivité publique tant qu'elle supporte encore des majorations de redevance. Il est donc proposé que le recours éventuel à l'intervention de la collectivité compétente ne soit envisagé qu'après suppression des majorations tarifaires applicables à la desserte concernée.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Une telle disposition retarderait la protection de la desserte en différant le moment où la région ou l'État peuvent intervenir, au détriment de la continuité du service. De plus, cela complexifierait inutilement le mécanisme, l'enchaînement de conditions venant alourdir une procédure que le Sénat a voulue simple. Enfin, la subsidiarité est déjà assurée en pratique, le gestionnaire disposant d'outils tarifaires avant tout recours au conventionnement. Avis défavorable.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). Dans un système ferroviaire avec de la péréquation, si l'on baisse des péages sans augmenter en contrepartie d'autres recettes, on sait pertinemment qu'il faudra passer au tiroir-caisse. Plutôt que d'augmenter le prix du billet sur certaines destinations et sur certains trains, nous préférons recourir à des subventions. Nous nous opposerons donc à cet amendement.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD643 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendement CD208 de M. Matthieu Marchio

M. Matthieu Marchio (RN). Le dispositif prévu à l'article 10 est utile, mais il manque l'essentiel : un délai. Un opérateur privé sur une liaison moins rentable peut en effet annoncer qu'il cesse le service et l'arrêter quelques semaines plus tard, le territoire étant mis devant le fait accompli sans avoir le temps d'organiser quoi que ce soit. C'est exactement ce que nous devons empêcher.

Le présent amendement crée un filet de sécurité : douze mois de préavis avant la cessation d'une desserte d'aménagement du territoire, sauf circonstances exceptionnelles. Douze mois, c'est le temps nécessaire pour que l'État ou la région puisse réagir, négocier et, le cas échéant, monter un contrat de service public dans le cadre prévu par le droit. Ce n'est pas une contrainte excessive, c'est une assurance : on ne laisse pas tomber nos territoires quand on ferme une ligne.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Le préavis proposé ferait doublon avec le mécanisme d'information des autorités inscrit à l'alinéa 8 de l'article, qui constitue un préalable à un possible conventionnement. En outre, le délai de douze mois que vous prévoyez est trop rigide ; selon les dessertes, il sera trop long ou trop court. En la matière, une appréciation au cas par cas est préférable.

Enfin, le recours à des contrats de service public pour certaines dessertes est déjà autorisé par le règlement (CE) n° 1370/2007 et par l'article L. 2121-1 du code des transports. Il serait redondant de le rappeler dans la loi.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Amendements CD654, CD655 et CD656 de Mme Olga Givernet

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je comptais sur l'adoption de l'amendement CD604 de M. Cosson, pour supprimer les alinéas 9 à 12 de l'article, mais il n'a pas été défendu.

En guise de repli, je propose de supprimer l'alinéa 9 par l'amendement CD654 ; l'alinéa 10 par le CD655, et l'alinéa 12 par le CD657 qui sera examiné dans un instant.

Quant à l'amendement CD656, il tend à maintenir le principe de vigilance inscrit à l'alinéa 11, aux termes duquel « le gestionnaire d'infrastructure [doit] veille[r] à ce que les décisions d'allocation de capacité, les travaux programmés ou les évolutions d'offre n'entraînent pas une dégradation substantielle des dessertes structurantes », mais en le déplaçant à l'article L. 2122-5 du code de transports, relatif au document de référence du réseau. Ce document opposable, qui est soumis au contrôle de l'ART, est le support adéquat pour encadrer de telles décisions et en assurer la transparence.

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). J'ai un problème avec votre proposition de supprimer l'alinéa 9 de l'article. Si celui-ci confie au gestionnaire d'infrastructure – c'est-à-dire SNCF Réseau – la mission de « garanti[r] le maintien d'un niveau de desserte conforme aux objectifs nationaux d'aménagement du territoire et d'égalité d'accès aux services de transport », c'est parce que c'est lui qui est le mieux à même de savoir ce qu'il faut faire en la matière.

En supprimant l'alinéa 9, vous confieriez ce rôle à l'ART. Pourquoi ajouter un intermédiaire supplémentaire, d'autant qu'on ne peut pas dire que cette autorité soit totalement indépendante et que les décisions y soient prises en toute transparence ?

Même si SNCF Réseau n'est pas forcément plus transparente, faisons-lui confiance pour le devenir, notamment parce qu'elle constitue désormais une société anonyme distincte de SNCF Voyageurs, conformément aux demandes de l'Union européenne.

Mme Olga Givernet, rapporteure. En l'état, le texte confère à SNCF Réseau un rôle d'organisateur des services qui ne relève pas de ses missions. En effet, le gestionnaire d'infrastructure ne peut imposer aux entreprises ferroviaires, telles que SNCF Voyageurs, la réalisation ou le maintien d'un schéma de desserte déterminé.

Même si je comprends votre objectif de protéger les dessertes d'aménagement du territoire, ce n'est pas en démultipliant les missions de SNCF Réseau et en diluant les responsabilités entre différentes entreprises que nous y parviendrons.

M. Peio Dufau (SOC). Où est l'État stratège ? Si nous débattons des rôles respectifs de SNCF Réseau et de l'ART, c'est parce qu'il manque un pilote qui fixerait les priorités et donnerait les orientations. On aura beau tourner le problème dans tous les sens, tant qu'il ne sera pas résolu, il y aura des difficultés de gouvernance. Or, le présent texte ne s'y attaque pas. C'est une lacune majeure.

M. Vincent Thiébaut (HOR). Pour ma part, je suis plutôt favorable à la suppression de l'alinéa 9. N'oublions pas que l'organisation des lignes de desserte fine est aussi l'une des missions des régions, à travers les autorités organisatrices de la mobilité. Ne compliquons pas encore les choses, en confiant une mission d'aménagement à SNCF Réseau.

M. Vincent Descoeur (DR). À qui souhaitez-vous confier le rôle d'organisation actuellement dévolu à SNCF Réseau, aux termes de l'alinéa 11 ? À l'ART ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. Je propose de transférer les garanties prévues pour les dessertes d'aménagement du territoire à l'article L. 2122-5 du code des transports, relatif au document de référence du réseau – un document opposable, soumis au contrôle de l'ART. Cela permettra d'encadrer les décisions et d'en assurer la transparence, tout en respectant le rôle de chacun et en évitant les chevauchements de responsabilité créés par le Sénat.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. L'article 10 est le plus complexe de ce projet de loi-cadre. Je suis étonnée qu'à l'issue de la conférence Ambition France transports et d'une préparation rigoureuse du texte par le ministère, on doive encore clarifier les rôles respectifs de SNCF Réseau, de SNCF Voyageurs et des AOM dans des amendements très techniques...

Madame la rapporteure, je suis assez convaincue par vos arguments, mais *quid* de l'alinéa 12, qui est solidaire des précédents ?

Mme Olga Givernet, rapporteure. Les alinéas 9 à 12 ont été introduits au Sénat ; ils n'étaient donc pas dans la version initiale du texte.

Puisque l'amendement de M. Cosson tendant à les supprimer n'a pas été défendu, en guise de repli, je propose, par les amendements CD654, CD655, et CD657, de supprimer respectivement les alinéas 9, 10 et 12, qui ne servent pour ainsi dire à rien ; par l'amendement CD656, de déplacer la garantie prévue à l'alinéa 11, pour la rendre opposable et remédier à une fragilité juridique. À vrai dire, nous aurions aussi pu la supprimer.

Mme Christine Arrighi, rapporteure pour avis. Je comprends mieux. Je suis favorable à vos différents amendements.

*La commission **adopte** successivement les amendements CD654, CD655 et CD656.*

*En conséquence, l'amendement CD158 de Mme Constance de Pélichy **tombe**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD657 de Mme Olga Givernet, rapporteure.*

Amendements CD278 et CD277 de Mme Danielle Brulebois ; amendement CD466 de M. Nicolas Bonnet (discussion commune)

Mme Danielle Brulebois (EPR). Les opérateurs qui bénéficient de la rente des grands axes doivent contribuer au maillage territorial, au nom du droit d'accès au service public ferroviaire.

En France, Trenitalia et Renfe se sont déployées sur les grandes lignes rentables. Il ne faut pas laisser la SNCF et la puissance publique assumer seules la charge des lignes déficitaires. Cela reviendrait à privatiser la rente des grands axes, tout en nationalisant le déficit des lignes les moins rentables.

L'amendement CD278 prévoit donc que « l'attribution de capacités sur les lignes comportant des dessertes structurantes p[ourra] être subordonnée, dans des conditions transparentes et non discriminatoires définies par le document de référence du réseau après avis de l'Autorité de régulation des transports, à l'engagement de l'entreprise ferroviaire d'effectuer des arrêts intermédiaires répondant à des besoins en matière d'aménagement du territoire. À défaut, l'entreprise ferroviaire est soumise au versement d'une contribution au financement de ces dessertes, dont les modalités sont fixées par le même document. »

Quant à l'amendement CD277, il ne diffère du précédent qu'en substituant à sa deuxième phrase une précision sur les arrêts intermédiaires. Ceux-ci seraient fixés en tenant compte « de la fréquence du service assuré, des capacités de l'infrastructure et des besoins de desserte non spontanément couverts ».

M. Nicolas Bonnet (EcoS). Actuellement, le gestionnaire d'infrastructure ne dispose que d'un outil – la modulation du montant des péages – pour favoriser la desserte fine du territoire. L'amendement CD466 lui en donnerait un deuxième, en lui permettant de subordonner l'allocation d'un sillon à la prise en charge de certaines dessertes – par exemple, en demandant à l'opérateur d'arrêter un train sur deux ou trois dans certaines gares, ou d'ouvrir des lignes omnibus.

Mme Olga Givernet, rapporteure. Vous proposez d'instaurer des contraintes directes d'accès au réseau. Outre que de tels dispositifs seraient difficiles à mettre en œuvre – l'appréciation des engagements d'arrêts, le calcul des contributions de substitution et leur contrôle seraient très compliqués –, ils seraient juridiquement fragiles, car ils pourraient contredire le principe de non-discrimination de l'accès au réseau.

La voie du service public conventionné est plus sûre. En effet, pour préserver une desserte non rentable, le droit de l'Union privilégie le recours à un contrat de service public assorti d'une compensation. Avis défavorable.

M. Nicolas Bonnet (EcoS). La contrainte proposée répond à un principe de réciprocité : les opérateurs qui obtiennent un sillon rentable doivent rendre service ; ils ne peuvent avoir le beurre et l'argent du beurre.

En outre, il ne s'agit pas de discriminer un opérateur particulier, mais de permettre au gestionnaire d'infrastructure de demander à tous les opérateurs dont les trains circulent sur

une même ligne d'appliquer les mêmes principes. Ce ne serait pas une rupture d'égalité, et il faut couvrir le risque que courent les dessertes fines.

M. Olivier Becht (EPR). Il faut sortir de la logique de privatisation des gains et de mutualisation des pertes. Les dispositifs proposés dans ces amendements méritent d'être explorés, au titre de l'aménagement du territoire. Tous les opérateurs doivent contribuer à l'égalité, pour que les villes moyennes et les communes rurales soient desservies.

Mme Danielle Brulebois (EPR). Depuis l'ouverture à la concurrence, ce sont toujours les mêmes lignes qui attirent les opérateurs, et toujours les mêmes territoires qu'on oublie.

Vous rappelez les règles européennes, mais quand la SNCF a voulu accéder au marché italien, les Italiens ont su leur opposer des contreparties – la SNCF a même dû déposer plainte. De même, je crois que l'Espagne a opposé une fin de non-recevoir à la SNCF.

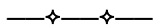
L'ouverture à la concurrence doit aussi servir aux territoires ruraux, à valoriser d'autres lignes que celles aboutissant à Paris. La SNCF assume cette mission ; je ne vois pas pourquoi les opérateurs étrangers, dès lors qu'ils ont obtenu des marchés rentables, ne seraient pas obligés de prendre des marchés qui le sont moins.

Mme Olga Givernet, rapporteure. La mission sur le financement des dessertes ferroviaires d'aménagement du territoire confiée à M. Dominique Bussereau doit rendre ses conclusions le 8 juillet, soit avant l'examen du présent texte en séance publique. Ainsi, nous pourrions l'amender en fonction de ses recommandations. En attendant, je vous demande de retirer vos amendements.

Les contraintes que vous prévoyez dénatureraient le service librement organisé, alors que le présent texte prévoit déjà des dispositifs pour rendre les dessertes d'aménagement du territoire plus attractives, notamment la modulation tarifaire et le conventionnement du service.

*La commission **adopte** l'amendement CD278.*

*En conséquence, les amendements CD277 et CD466 **tombent**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 30 juin 2026 à 17 h 45

Présents. - M. Olivier Becht, M. Édouard Bénard, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Yves Bony, M. Fabrice Brun, M. Sylvain Carrière, Mme Danièle Carteron, M. Béranger Cernon, Mme Nathalie Coggia, M. Vincent Descoeur, M. Nicolas Dragon, M. Peio Dufau, M. Aurélien Dutremble, M. Denis Fégné, Mme Sylvie Ferrer, M. Jean-Marie Fiévet, Mme Olga Givernet, M. Sébastien Humbert, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, Mme Julie Lechanteux, Mme Murielle Lepvraud, M. Gérard Leseul, M. Eric Liégeon, Mme Marie-Philippe Lubet, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pierre Meurin, Mme Sophie Panonacle, Mme Constance de Pélichy, Mme Marie Pochon, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, Mme Anaïs Sabatini, Mme Ersilia Soudais, Mme Anne Stambach-Terrenoir, M. Vincent Thiébaud, M. Nicolas Tryzna

Excusés. - M. Elie Califer, M. Julien Guibert, M. Benoît Larrouquis, M. Stéphane Lenormand, M. Raphaël Schellenberger, M. Olivier Serva

Assistaient également à la réunion. - Mme Christine Arrighi, Mme Danielle Brulebois