

VOYAGER EN TRAIN VERS

L'EUROPE :

UN CASSE-TÊTE
POUR LES PASSAGERS

} réseau
action climat france



RÉDACTION Alexis Chailloux

GRAPHISME Zelda Mauger

RÉSEAU ACTION CLIMAT

Mundo M

47, avenue Pasteur

93100 Montreuil

01 48 58 83 92

reseauactionclimat.org

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Sommaire

Sommaire	3
Synthèse	4
1. Peu de trains directs de la France vers l'Europe	8
2. Des trajets introuvables ou plus chers sur SNCF Connect	16
ENCADRÉ Barcelone sans se ruiner ? C'est possible mais affiché nulle part	22
3. Des correspondances risquées à l'international	25
Recommandations	31
Méthodologie	32

Synthèse

Le report modal de l'avion vers le train est une nécessité pour faire diminuer les émissions de CO₂ du secteur aérien. Pourtant **tout semble fait pour décourager les passagers de choisir le train lorsqu'il s'agit de voyager depuis la France vers l'Europe.**

Les précédents rapports du Réseau Action Climat ont déjà pointé :

- le désavantage fiscal structurel entre train et avion, avec des exonérations fiscales à hauteur de 30 € par passager aérien sur un Paris-Barcelone (absence de taxe sur le kérosène et TVA à 0 % sur les trajets internationaux), alors que le secteur ferroviaire paye une taxe sur l'électricité et une TVA sur cette même liaison¹.
- le manque d'ambition sur les trains de nuit, un mode de transport bon marché pour le passager (il permet d'économiser une nuit d'hôtel) et efficace en alternative à l'avion pour des trajets de 1000 kilomètres ou plus. Les liaisons de nuit Paris-Vienne/Berlin ont ainsi été fermées fin 2025 faute de soutien public, malgré une demande élevée.

Ce rapport met en lumière **trois autres freins au report modal de l'avion vers le train** :

1. Les liaisons directes depuis la France vers l'Europe sont très insuffisantes.

Sur les 31 liaisons aériennes qui ont transporté plus d'un million de personnes en 2024, 4 sont impossibles à réaliser en train dans la journée (ex : Paris-Lisbonne), 18 nécessitent au moins une correspondance (ex : Paris-Rome via Milan), et seulement 9 disposent d'un train direct (ex : Paris-Berlin). Lorsqu'un trajet direct existe, l'offre est insuffisante face à la demande : **sur Paris-Barcelone, les compagnies aériennes**

proposent 8 fois plus de sièges que la SNCF, un non-sens à l'heure de l'urgence climatique. Cette offre chétive s'explique par le manque de trains (rames TGV, voitures-couchettes et locomotives) face à une demande grandissante. Elle résulte également de choix stratégiques des entreprises ferroviaires, qui ne priorisent pas les liaisons transfrontalières, malgré leur potentiel de report modal depuis l'avion

2. SNCF Connect échoue à afficher les principales liaisons depuis la France vers l'Europe, dès lors qu'elles nécessitent une correspondance.

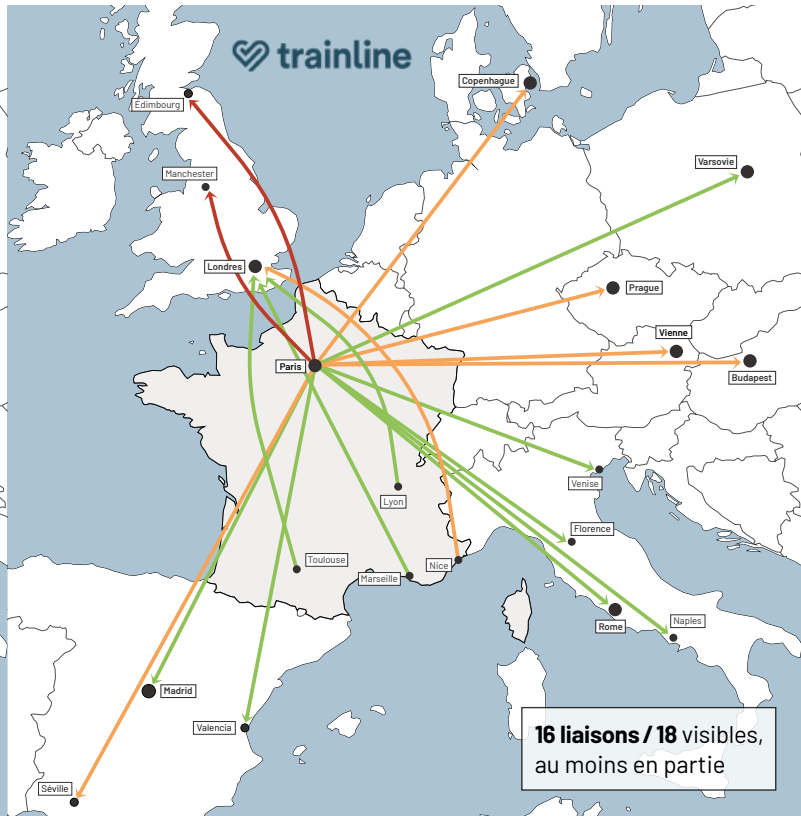
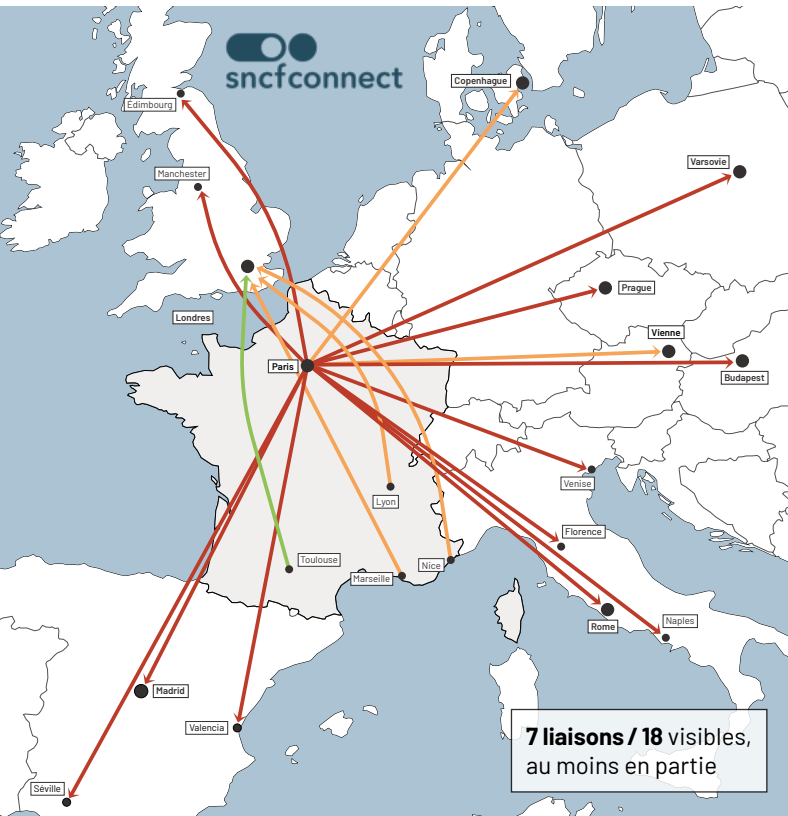
Sur les 18 trajets avec correspondance qui cumulent plus d'un million de passagers aériens, 11 ne sont jamais visibles sur l'application, 6 le sont en partie, et seule une l'est toujours. Cela s'explique car SNCF Connect ne vend pas les billets de nombreuses entreprises qui opèrent depuis la France ou des pays proches (Trenitalia, Renfe, SNCB, European Sleeper, Italo, Westbahn, etc.). Or pour faire Paris-Rome par exemple, le voyageur est obligé de choisir une autre entreprise que la SNCF (Trenitalia ou Italo) sur la deuxième partie du voyage. La plateforme Trainline est plus efficace pour vendre les liaisons longue-distance en Europe, mais échoue à afficher certaines options, notamment les correspondances vers le Royaume-Uni (ex : Paris-Manchester) ou les combinaisons de trains à grande vitesse avec des trains de nuit (ex : Paris-Prague via Bruxelles).



¹ L'Espagne prélève encore une TVA sur les trains internationaux, tout comme la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, la Croatie ou la Grèce. Dans le cas d'un voyage international depuis la France, la TVA s'applique uniquement sur le tronçon du pays concerné.

CARTE 3 SNCF Connect échoue à afficher les principaux trajets avec correspondance

- ➔ Aucune option n'est visible
- ➔ Certaines options sont visibles
- ➔ Toutes les options sont visibles



Les billets de la Deutsche Bahn (DB), compagnie historique allemande, sont vendus sur SNCF Connect, ce qui permet de réserver certains trajets avec correspondance vers l'Europe de l'Est, mais les tarifs les plus

avantageux ne sont pas toujours disponibles. **Le même train Paris-Francfort, opéré conjointement par la SNCF et la DB, pourra être proposé à partir de 79 € sur SNCF Connect, contre 40 € sur Trainline ou le site de la DB.**

Aller : Paris - Francfort-sur-le-Main			
Mercredi 22 avril, à partir de 6:00			
07:16 Paris Est	2 places à ce prix	7 places à ce prix	
11:10 Frankfurt Am Main Hbf	79 €	93 €	
09:06 Paris Est	1 place à ce prix		
13:00 Frankfurt Am Main Hbf	79 €	dès 101 €	
11:07 Paris Est	5 places à ce prix	6 places à ce prix	
14:56 Frankfurt Am Main Hbf	118 €	145 €	

Single journey Wed 22. Apr 2026		Show our best prices ¹
07:16 - 11:10 3h 54min	TGV 9561	from €39.99
09:06 - 13:00 3h 54min	TGV 9551	from €44.99
11:07 - 14:56 3h 49min	ICE 9591	from €74.99

Source : SNCF Connect, [Bahn.de](https://www.bahn.de). La recherche a été réalisée le 24 mars pour un trajet avec départ à 7h16 le mercredi 22 avril.

Comment les passagers peuvent-ils choisir le train vers une destination européenne s'ils n'ont accès ni à l'information, ni aux tarifs les plus attractifs ? SNCF Connect vend en effet 85% des billets en ligne, et reste le site de référence en France pour réserver un billet de train.

3. En cas de correspondance ratée, le passager devra souvent racheter un billet au prix fort et payer un hôtel à ses frais

En cas de retard du premier train, les compagnies historiques ont des accords pour permettre aux passagers de rejoindre leur destination finale. Le passager d'un train SNCF en retard à Barcelone pourra monter dans le prochain train Renfe vers Madrid. Cependant, les nouveaux entrants - filiales de compagnies historiques (Ouigo Espagne, Iryo, Trenitalia France) ou entreprises tierces (Italo, European Sleeper, Westbahn) - sont exclus de ces accords. De nombreux voyages échappent ainsi à cette possibilité, et font peser un risque sur le passager. **Dans l'immense majorité des cas étudiés (13/18), la correspondance n'est pas toujours assurée en cas de retard du premier train.** Par ailleurs, l'hébergement n'est pas inclus dans ces accords : sauf rares exceptions, il est à la charge du passager.

La liaison entre Madrid et Paris, illustre bien ces trois dysfonctionnements :

- il n'existe pas de liaison directe malgré la forte demande (5 millions de passagers aériens par an dans les deux sens),
- la liaison avec correspondance à Barcelone n'est pas affichée sur SNCF Connect, alors même que la SNCF opère le trajet de bout en bout (TGV Inoui + Ouigo Espagne)
- le passager n'est pas assuré de pouvoir monter dans le prochain train en cas de retard du premier train. Si son train Iryo est en retard sur le tronçon Madrid-Barcelone, il devra racheter un billet TGV Inoui au prix fort sur le tronçon Barcelone-Paris (autour de 260 €), ainsi qu'un hébergement à Barcelone si le dernier train est parti (départ à 16h).

Les Français sont pourtant prêts à voyager une journée entière en train : le TGV Paris-Berlin, lancé en 2024, affiche un taux de remplissage de 90 % malgré un temps de trajet de 8h20. Les pouvoirs publics doivent accélérer ce mouvement, et faciliter les liaisons transfrontalières en correspondance

Les deux principales recommandations du Réseau Action Climat sont les suivantes :

- Obliger SNCF Connect à distribuer les opérateurs ferroviaires qui en font la demande, dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires, et à afficher toute leur gamme tarifaire. Cette obligation s'applique à toutes les liaisons domestiques, ainsi qu'aux principales liaisons européennes depuis la France.
- Élargir les droits des passagers à toutes les liaisons ferroviaires en correspondance depuis la France (domestiques et européennes), afin de garantir la poursuite du voyage en cas de retard du premier train, ainsi que la prise en charge de l'hébergement s'il est impossible de monter dans un autre train le même jour. Ces droits s'appliquent aux passagers quelles que soient les entreprises choisies.

Principales liaisons aériennes dont l'alternative ferroviaire nécessite une correspondance

LIAISONS (TOUS AÉROPORTS)	Passagers aériens depuis la France (Eurostat, 2024) ¹	DISTRIBUTION		POURSUITE DU VOYAGE		HÉBERGEMENT
		Trajet vendu sur 	Trajet vendu sur 	Le passager peut-il toujours continuer son voyage en cas de retard du 1 ^{er} train ?	Entreprises ferroviaires avec lesquelles la poursuite du voyage n'est pas garantie	L'hébergement est-il pris en charge en cas de correspondance ratée + pas de train ?
Paris ▶ Madrid	2 694 070	✗	✓	✗	Iryo, Ouigo Espagne	✗
Paris ▶ Rome	2 367 663	✗	✓	✗	Italo	≈
Nice ▶ Londres	1 447 578	≈	≈	✗	Trenitalia Fr., Transdev	✗
Paris ▶ Venise	1 091 072	✗	✓	✗	Italo	≈
Paris ▶ Manchester	930 081	✗	✗	✗	Avanti West Coast	✗
Paris ▶ Copenhague	884 527	≈	≈	✗	European Sleeper	✗
Paris ▶ Vienne	837 094	≈	≈	✗	Westbahn	≈
Paris ▶ Naples	740 308	✗	✓	✗	Italo	≈
Paris ▶ Prague	724 011	≈	≈	✗	European Sleeper, LDB	≈
Paris ▶ Varsovie	723 567	✗	✓	✓		≈
Marseille ▶ Londres	631 661	≈	✓	✗	Trenitalia France	✗
Paris ▶ Valencia	622 757	✗	✓	✓		✗
Paris ▶ Florence	622 738	✗	✓	✗	Italo	≈
Lyon ▶ Londres	611 870	≈	✓	✗	Trenitalia France	✗
Paris ▶ Séville	590 407	✗	≈	✓		✗
Paris ▶ Édimbourg	549 224	✗	✗	✗	LNER, Caledonian Sleeper	✗
Toulouse ▶ Londres	519 838	✓	✓	✓		✗
Paris ▶ Budapest	517 356	✗	≈	✓		≈

¹ Le chiffre correspond à une année coulante entre le Q4 2023 et le Q3 2024. Le trafic indiqué est celui depuis la France : le trafic total sur une liaison aérienne est donc à multiplier par deux.



1. Peu de trains directs de la France vers l'Europe

L'offre ferroviaire directe depuis Paris est inégale selon les destinations. Des liaisons directes desservent assez régulièrement les principales villes du Benelux et de la Suisse. Le nord de l'Italie est correctement desservi avec 5 allers-retours par jour vers Milan et Turin (SNCF et Trenitalia²), mais aucun ne va plus loin depuis l'arrêt du train de nuit Paris-Venise en 2020. La desserte de l'Espagne se cantonne à 2 ou 3 allers-retours par jour vers Barcelone, et celle du Royaume-Uni ne dépasse pas Londres (14 allers-retours par jour). Quant à l'Allemagne, la situation est ambivalente avec une desserte correcte des villes de l'Ouest (Cologne, Francfort, Stuttgart), mais un seul train aller-retour par jour vers Munich et Berlin, et aucun train de jour vers Hambourg³.

Depuis les métropoles régionales, l'offre est encore plus chétive. La Belgique est le seul pays correctement desservi, avec des liaisons directes de la SNCF vers Bruxelles depuis Rennes, Nantes, Strasbourg, Perpignan et Marseille. L'entreprise espagnole Renfe opère les liaisons Marseille-Madrid et Lyon-Barcelone, tandis que la SNCF offre une liaison Marseille-Francfort et Marseille/Montpellier-Luxembourg.

Certaines liaisons transfrontalières n'existent plus sans correspondance : Marseille-Londres a été arrêtée par Eurostar en 2019, Toulouse-Barcelone par la Renfe en 2020, et Marseille-Milan par Thello en 2021.

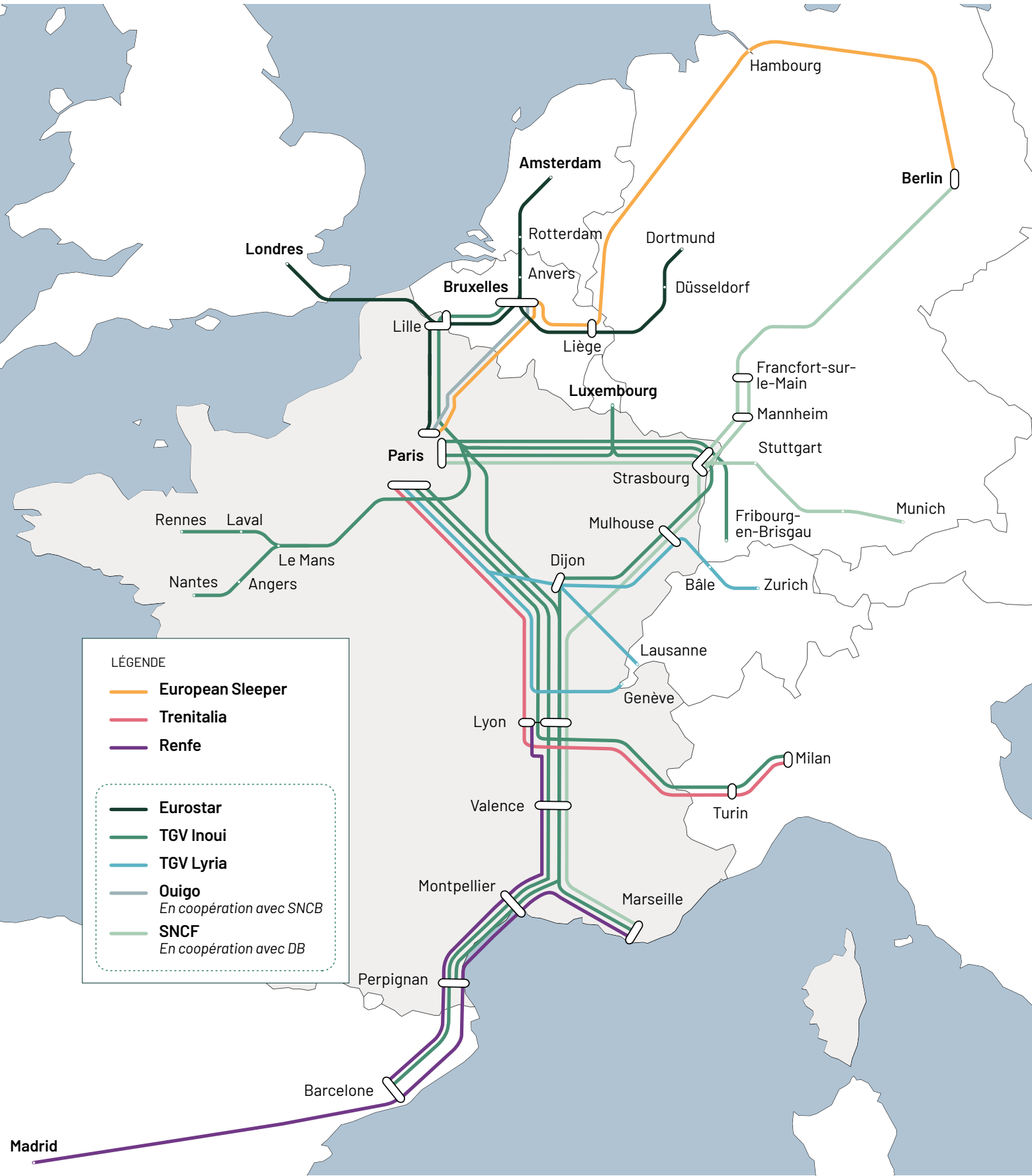
À noter qu'il n'existe plus aucune desserte directe vers l'Autriche (fermeture de la liaison Paris-Vienne de nuit en décembre 2025), ni vers le Portugal (fermeture de la liaison de nuit Hendaye-Lisbonne en 2020).

Si l'on compare avec les principales liaisons aériennes depuis la France vers l'Europe, les alternatives ferroviaires directes sont très minoritaires. Sur les 30 principales liaisons aériennes depuis Paris, seules 9 disposent d'un train direct. Sur les 10 principales liaisons aériennes depuis d'autres villes, une seule (Marseille-Bruxelles) est réalisable sans correspondance. Autrement dit, pour les trois-quarts des liaisons ci-dessous, il est nécessaire de réaliser au moins un changement en train, et parfois bien plus (Paris-Lisbonne, la 5^e liaison aérienne depuis la France, nécessite ainsi pas moins de 4 correspondances).

² La liaison opérée par Trenitalia s'arrête à Lyon, ce qui n'est pas le cas de celle de la SNCF.

³ La coopérative European Sleeper a également relancé un train de nuit Paris-Berlin en mars 2026, avec un arrêt intermédiaire à Hambourg à partir de l'été 2026.

CARTE 1 Liaisons ferroviaires directes entre la France et d'autres États européens⁴



⁴ Les liaisons saisonnières (ex : Bordeaux-Francfort ou Marseille-Genève) n'apparaissent pas sur cette carte.

TABLEAU 1 Les 30 principales liaisons aériennes depuis Paris vers l'Europe en 2024, et leurs alternatives ferroviaires

LIAISONS (TOUS AÉROPORTS)	Trajet possible en 1 journée (ou ½ journée + nuit) ?	Nombre de correspondances minimum en train	PASSAGERS AÉRIENS (2024, Eurostat)	ÉMISSIONS / PASSAGER (Ademe, en tCO ₂ e)	ÉMISSIONS TOTALES (en tCO ₂ e)
Paris ▶ Madrid	✓	1	2 694 070	0,194	523 000
Paris ▶ Barcelone	✓	0	2 545 513	0,187	476 000
Paris ▶ Milan	✓	0	2 418 412	0,144	348 000
Paris ▶ Rome	✓	1	2 367 663	0,204	483 000
Paris ▶ Lisbonne	✗	4	2 344 870	0,268	628 000
Paris ▶ Londres	✓	0	2 231 748	0,077	172 000
Paris ▶ Porto	✗	3	1 723 958	0,224	386 000
Paris ▶ Amsterdam	✓	0	1 116 727	0,097	108 000
Paris ▶ Venise	✓	1	1 091 072	0,190	207 000
Paris ▶ Berlin	✓	0	1 068 905	0,197	211 000
Paris ▶ Manchester	✓	1	930 081	0,136	126 000
Paris ▶ Malaga	⚖ ⁵	2 ou 3	900 619	0,269	242 000
Paris ▶ Copenhague	✓	1 ou 2 ⁶	884 527	0,190	168 000
Paris ▶ Vienne	✓	1	837 094	0,191	160 000
Paris ▶ Munich	✓	0	830 433	0,154	128 000
Paris ▶ Naples	✓	1	740 308	0,238	176 000
Paris ▶ Francfort	✓	0	729 564	0,107	78 000
Paris ▶ Prague	✓	1	724 011	0,198	143 000
Paris ▶ Varsovie	✓	1 ⁷ ou 2	723 567	0,252	182 000
Paris ▶ Genève	✓	0	707 581	0,092	65 000
Paris ▶ Valence	✓	1	622 757	0,197	123 000
Paris ▶ Florence	✓	1	622 738	0,199	124 000
Paris ▶ Séville	✓	2	590 407	0,266	157 000
Paris ▶ Stockholm	⚖ ⁸	2	557 783	0,285	159 000

5 Certains jours, il est possible de partir à 7h42 de Paris Gare de Lyon et d'arriver à Malaga à 23h17 avec 2 ou 3 changements (à Barcelone, Madrid, et parfois Cordoba).

6 Un train direct pour Hambourg sera opéré par European Sleeper à partir de juillet 2026 mais celui-ci ne circulera que 3 jours par semaine (mardi, jeudi, samedi). Selon les jours, les passagers seront donc contraints à une seconde correspondance, en gare de Francfort ou Cologne par exemple.

7 Les mardis, jeudis et samedis, il est possible de prendre le train de nuit Paris-Berlin avec European Sleeper (18h03 > 9h59) puis un train ICE le lendemain entre Berlin et Varsovie (11h52 > 17h). Le trajet dure cependant près de 24h et n'est pas particulièrement efficace.

8 Il est théoriquement possible de partir à 13h10 de Paris et d'arriver à 9h56 à Stockholm avec des correspondances à Francfort (33 minutes) et Hambourg (24 minutes) pour prendre le train de nuit SJ. Néanmoins ce trajet nous semble incertain au vu de l'état du réseau ferré allemand. Par ailleurs, SJ arrête d'opérer le train à l'été 2026 (l'entreprise RDC continuera de l'opérer un jour sur deux environ). Nous avons donc exclu Paris-Stockholm de l'analyse des liaisons réalisables en une journée.

Paris ▶ Édimbourg	✓	1	549 224	0,196	108 000
Paris ▶ Zurich	✓	0	538 808	0,110	59 000
Paris ▶ Budapest	✓	1	517 356	0,230	119 000
Paris ▶ Oslo	✗	3 ou 4	490 277	0,248	122 000
Paris ▶ Bologne	✓	1	415 230	0,188	78 000
Paris ▶ Hambourg	✓	0 ou 1	394 430	0,167	66 000
TOTAL			32 909 733		6 126 000

TABLEAU 2 Les 10 principales liaisons aériennes vers l'Europe depuis une autre ville que Paris en 2024, et leurs alternatives ferroviaires

LIAISONS (TOUS AÉROPORTS)	Trajet possible en 1 journée (ou 1/2 journée + nuit) ?	Nombre de correspondances minimum en train	PAX FR (2024, Eurostat)	ÉMISSIONS/ PASSAGERS (Ademe, en tCO ₂ e)	ÉMISSIONS TOTALES (en tCO ₂ e)
Nice ▶ Londres	✓	1+ ou 2 ⁹	1 447 578	0,190	275 000
Marseille ▶ Londres	✓	1	631 661	0,185	117 000
Lyon ▶ Londres	✓	1	611 870	0,165	101 000
Toulouse ▶ Londres	✓	1+	519 838	0,199	103 000
Nice ▶ Rome	✓	2	474 527	0,106	50 000
Nice ▶ Amsterdam	✓	1+	454 845	0,220	100 000
Nice ▶ Genève	✓	1	446 909	0,066	29 000
Bordeaux ▶ Londres	✓	1+	388 421	0,167	65 000
Nice ▶ Barcelone	✓	1	356 500	0,110	39 000
Marseille ▶ Bruxelles	✓	0	346 140	0,188	65 000
TOTAL			5 678 289		945 000

Ces 40 liaisons aériennes représentent plus de 7 millions de tonnes équivalent CO₂ selon le [calculateur de l'ADEME](#). À titre de comparaison, le secteur aérien a émis 22 millions de tonnes de CO₂ en 2024 selon la [Direction Générale de l'Aviation Civile \(DGAC\)](#). Ces deux chiffres sont cependant à comparer avec précaution : celui de l'ADEME intègre les effets dit « hors CO₂ » (notamment des traînées de condensation) qui conduisent à multiplier par un facteur deux les seules émissions liées à la combustion du kérosène, celui de la DGAC ne les intègre pas.

Si l'on considère uniquement les 31 liaisons aériennes qui ont transporté plus d'un million de personnes en 2024 (soit 500 000 depuis la France) : 9 alternatives ferroviaires sont directes, 18 sont réalisables avec des correspondances « acceptables » (une journée de trajet, ou une nuit + 1/2 journée), 4 sont particulièrement pénibles.

Ce manque de liaisons ferroviaires directes s'explique notamment par la quasi disparition des trains de nuit internationaux depuis la France.

⁹ Lorsqu'il est mentionné "1+" c'est que le passager doit faire un changement de gare qu'il ne peut faire à pied (exemple ici, pour aller de Nice à Londres, il faudra se rendre de Gare de Lyon à Gare du Nord à Paris). Dans ce cas, il est souvent plus rapide de faire un premier changement à Marseille ou Aix TGV, puis un second à Lille.

Le train de nuit permet de s'endormir dans une capitale européenne et de se réveiller dans une autre, avec un sentiment paradoxal de « rapidité » puisque l'essentiel du voyage se déroule durant le sommeil. Ce mode transport s'affranchit des limites des trains de jour, avec des durées de trajet de plus de 12 heures et des distances de plus de 1000 km. Il est par ailleurs économe puisqu'il permet d'éviter une nuit d'hôtel, tout en profitant d'une journée entière à destination.

Par ailleurs, la durée perçue comme « acceptable » en train de jour augmente d'année en année. Le TGV

Paris-Berlin, lancé en décembre 2024, affiche ainsi un taux de remplissage de 90 % malgré un temps de trajet de 8h20. Les trois-quarts des passagers réalisent le trajet de Paris à Berlin. Les TGV Paris-Milan et Paris-Barcelone trouvent également leur public avec des temps de trajets autour de 7h. **Une liaison TGV directe Paris-Madrid (9h) semble désormais réaliste d'un point de vue commercial**, sans même attendre les perspectives de réduction de temps de trajet de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan (environ 40 minutes).

Bientôt de nouvelles lignes directes vers l'Europe ?

Les annonces de nouvelles liaisons directes à l'international sont particulièrement modestes et ambivalentes pour les années à venir.

PARMI LES MAUVAISES NOUVELLES :

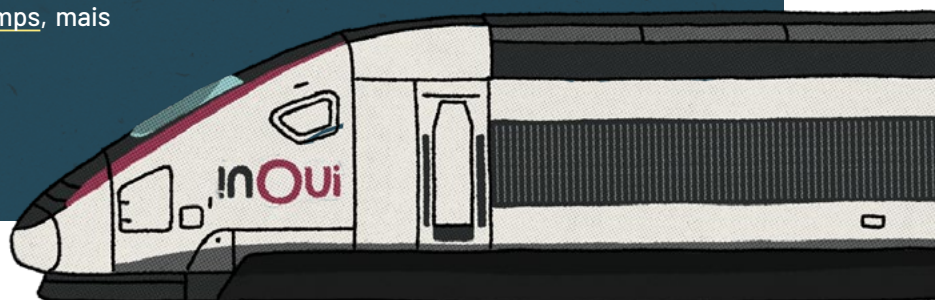
- Les trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne ont été supprimés en décembre 2025, suite à l'arrêt brutal de l'aide au démarrage versée jusque-là par le gouvernement français, et malgré leur succès d'affluence (70 % de taux d'occupation en moyenne sur les deux lignes).
- Renfe repousse le retour de la liaison directe Barcelone-Toulouse à une date incertaine, tout comme son arrivée à Paris (ce qui ouvrirait la voie à un Paris-Madrid direct).

Eurostar annonce un Londres-Genève pour le « début des années 2030 », mais sans arrêt

- en France (sauf peut-être Lille). La liaison Londres-Lyon-Marseille, opérationnelle de 2015 à 2019, a été envisagée un temps, mais n'a pas été retenue à ce stade.

PARMI LES BONNES NOUVELLES :

- La coopérative belgo-néerlandaise European Sleeper a repris la liaison de nuit Paris-Berlin (via Hambourg) trois jours par semaine, ce qui permet de maintenir une connexion de nuit vers la capitale allemande, et ouvre des connexions vers la Scandinavie (Copenhague, Malmö, Stockholm). L'entreprise annonce également un Bruxelles-Milan pour septembre 2026 (ce dernier ne passera pas par la France, mais sera une option pour arriver à Milan le matin depuis Paris, avec une connexion à Bruxelles), ainsi qu'un Bruxelles-Barcelone (2027 ?) qui passerait par le sud de la France (Avignon, Nîmes, Montpellier, Perpignan) ainsi qu'à Lille.



- GoVolta, une nouvelle entreprise low-cost néerlandaise, a lancé des liaisons directes depuis Amsterdam vers Hambourg et Berlin. Elle annonce une liaison entre Paris et Amsterdam en décembre 2026, avec des billets à partir de 50 euros.
- La SNCF a annoncé vouloir passer de 1 à 5 trains directs sur la liaison Paris-Munich en décembre 2026, ce qui ouvrirait l'accès à l'Europe de l'Est (Autriche, République Tchèque) bien plus encore. Cette date ne sera probablement pas respectée, en raison de retards sur les travaux pour rendre la gare de Stuttgart traversante : le chantier ne sera pas terminé avant 2030 au mieux¹⁰.
- Trenitalia France annonce le retour d'un train Marseille-Milan à un horizon incertain (2028 ?). La ligne Marseille-Nice-Milan opéré par Thello (ancêtre de Trenitalia France) avait définitivement fermé en juin 2021 en même temps que le Paris-Venise de nuit.
- Virgin et Trenitalia France annoncent se positionner sur Paris-Londres (2029), ce qui renforcera le nombre de sièges à la vente, et permettra peut-être de lutter contre les prix parfois prohibitifs d'Eurostar.

Citons enfin l'entreprise franco-allemande Nox, qui ambitionne de développer un réseau de trains de nuit en Europe d'ici 2035, avec notamment des liaisons comme Paris-Barcelone, Paris-Vienne ou Paris-Copenhague.

La faiblesse des trajets directs depuis la France vers l'Europe pour la très longue distance (> 1000 kilomètres) renforce le rôle des « hubs » européens. Ces derniers sont accessibles directement depuis Paris et certaines grandes villes françaises, et permettent de continuer le voyage vers des destinations plus lointaines (une arrivée pas trop tardive pour continuer en train de jour, ou une arrivée en soirée, juste avant le départ d'un train de nuit) :

- **Londres** (14 trains par jour depuis Paris) ouvre les villes du Royaume-Uni ;
- **Stuttgart** (5 trains par jour) ouvre l'Autriche, la Hongrie, la Slovaquie, la Croatie et l'est de l'Italie (Venise) en train de nuit ;
- **Francfort** (7 trains par jour) ouvre l'Autriche et la République Tchèque ;
- **Zurich** (5 trains par jour) ouvre l'Autriche, la République Tchèque, la Hongrie, la Slovaquie et la Croatie en train de nuit ;

- **Turin et Milan** (5 trains par jour) ouvrent l'Italie, avec à la fois des dessertes TGV régulières, et un réseau de train de nuit qui dessert le sud du pays ;
- **Barcelone** (2 à 3 trains par jour depuis Paris) ouvre l'Espagne malgré la relative faiblesse de l'offre au regard de la demande.

Les 3 principales villes allemandes, aujourd'hui faiblement desservies depuis Paris, pourraient également faire office de hub demain avec un renforcement de l'offre :

- **Munich** (1 train par jour avec une arrivée trop tardive - 21h46 - pour continuer le voyage) ouvre l'Europe centrale ;
- **Berlin** (1 train par jour avec une arrivée trop tardive aujourd'hui - 19h38 - pour continuer le voyage + 1 train de nuit 3 jours par semaine) ouvre la Pologne ;
- **Hambourg** (1 train de nuit 3 jours par semaine à partir de l'été 2026) ouvre la Scandinavie.

¹⁰ Citons également les exigences de signalisation sur la ligne à grande vitesse Wendlingen - Ulm qui ne sont pas remplies par les TGV de la SNCF aujourd'hui. Ces derniers ne peuvent donc pas emprunter cette ligne, ce qui ajoute environ 20 minutes de temps de parcours entre Stuttgart et Munich.

Pour développer l'usage du train face à l'avion, il est nécessaire de renforcer la connexion entre la France et ces hubs ferroviaires, en augmentant la fréquence des liaisons directes, notamment vers l'Allemagne (Munich, Hambourg) et l'Espagne (Barcelone). Un tel renforcement de l'offre permettra de nouvelles combinaisons en correspondance - une arrivée plus tôt à Munich faciliterait par exemple les voyages vers l'Autriche et la République Tchèque -, mais aussi de transporter plus de passagers. Une meilleure connexion entre les grandes villes françaises (Toulouse, Bordeaux, Nantes, Lille, Montpellier) et le hub de Francfort permettrait également de voyager vers l'est de l'Europe sans passer par Paris. Aujourd'hui, seules Marseille et Lyon disposent d'un train direct pour Francfort, une fois par jour.

Même lorsqu'il existe des connexions directes, le nombre de sièges disponibles est particulièrement bas. Sur la liaison Paris-Barcelone, la SNCF fait circuler deux rames TGV par jour (3 en haute saison), offrant ainsi 1000 à 1500 sièges à la vente, loin des 8 300 sièges proposés quotidiennement par l'aérien sur la même liaison¹¹. D'autant que la liaison directe Paris-Barcelone est également le moyen le plus efficace pour rejoindre Madrid ou Valencia en train depuis Paris, d'autres destinations très prisées en avion¹². La situation est comparable vers l'Italie, avec 5 trains quotidiens vers Turin/Milan opérés par la SNCF et Trenitalia, qui ouvrent ensuite l'accès à d'autres destinations italiennes prisées (Rome, Venise, Naples, Florence, Bologne) avec une seule correspondance.

Un tel renforcement, indispensable, n'est cependant pas suffisant. Sur les 30 principales liaisons aériennes depuis Paris listées ci-dessus, la moitié est déjà accessible en train avec une seule correspondance. Pourtant, **l'immense majorité de ces liaisons avec correspondance n'est pas vendue sur SNCF Connect, le principal moteur de recherche en France.**

Comment encourager sérieusement le report modal de l'avion vers le train si la possibilité de réaliser le voyage en train n'est même pas connue des passagers ?



¹¹ En moyenne, 6 974 passagers ont voyagé tous les jours sur la liaison aérienne Paris-Barcelone (2 545 513 passagers annuels). En 2024, le taux de remplissage des avions s'élevait à 83,5 % selon IATA. Cela fait donc environ 8 350 sièges offerts tous les jours.

¹² Avec le même calcul on obtient 8 840 sièges offerts tous les jours sur la liaison aérienne Paris-Madrid et 2 043 sur Paris-Valencia.

2. Des trajets introuvables ou plus chers sur SNCF Connect

La distribution des billets de train en France est concentrée dans les mains d'un acteur ultra dominant. Selon l'Agence France Presse, **SNCF Connect vend 85 % des billets de train en France, loin devant les autres distributeurs numériques** (Trainline, Kombo, Omio, etc.).































































Jusqu'ici, SNCF Connect a fait le choix de ne pas afficher les offres d'entreprises ferroviaires concurrentes (hors TER et trains en coopération). Les liaisons internationales proposées par Renfe, Trenitalia ou European Sleeper permettent pourtant des trajets directs depuis la France vers l'Espagne, l'Italie ou l'Allemagne, en complément de ceux de la SNCF. La SNCF ne fait pas circuler de TGV direct entre Madrid et Marseille (Renfe), ni de train de nuit entre Paris et Berlin (European Sleeper), rendant ce choix stratégique difficile à comprendre. Par ailleurs, SNCF Connect n'affiche de nombreuses entreprises ferroviaires qui opèrent dans les pays voisins (ex : Italo en Italie, ou Westbahn en Allemagne).

Par conséquent, la SNCF ne propose pas d'alternative aux liaisons aériennes les plus empruntées depuis la France, et accessibles en train en moins d'une journée. Impossible de trouver un billet entre Paris et Rome sur

SNCF Connect alors qu'il suffit d'une correspondance à Milan ou Turin pour faire le trajet dans la journée. Nous avons ainsi recensé 5 horaires de départ tous les jours depuis Paris (voir tableau page suivante). Aucun n'est proposé sur SNCF Connect. La situation est la même pour les liaisons Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Valencia, ou encore Paris-Barcelone via Latour de Carol ou Portbou (voir encadré ci-dessous), qui sont pourtant parmi les liaisons aériennes les plus empruntées depuis la France.

Le tableau suivant résume la situation pour les 18 liaisons aériennes qui ont transporté plus d'un million de passagers en 2024 (500 000 par sens), et disposent d'une alternative ferroviaire « acceptable » avec correspondance. Par « acceptable », nous entendons une liaison qui peut se faire en une journée (départ et arrivée la même journée) ou en une nuit + une demi-journée (ex : départ dans l'après midi et arrivée le matin).

TABLEAU 3 Les principales liaisons ferroviaires avec correspondance sont-elles vendues sur SNCF Connect et Trainline ?

LIAISONS	Trajet vendu sur  snfconnect	Trajet vendu sur  trainline	DÉTAIL DES TRAJETS LES PLUS PERTINENTS (voir la partie Méthodologie pour la sélection des trajets)
Paris ▶ Madrid	 ¹³		 07:42 ▶ 18:27 via Barcelone (TGV Inoui + Renfe)
			 11:50 ▶ 23:52 via Lyon et Barcelone (TGV Inoui + Renfe + Ouigo Espagne)
Paris ▶ Rome			 06:28 ▶ 17:30 via Turin (Frecciarossa + Italo)
			 12:46 ▶ 23:25 via Turin (TGV Inoui + Frecciarossa + Frecciarossa)
			 14:48 ▶ 05:53 via Turin (TGV Inoui + Intercity Nocte)
Nice ▶ Londres			 06:57 ▶ 15:57 via Aix et Lille (TGV Inoui + Ouigo + Eurostar)
		 (affiché)	 11:57 ▶ 21:30 via Paris (TGV Inoui + Eurostar)
			 12:23 ▶ 21:30 via Marseille et Paris (TER Zou / Transdev + Frecciarossa + Eurostar)
		 ¹⁴	 19:00 ▶ 10:00 via Paris (Intercités de nuit + Eurostar)
Paris ▶ Venise			 06:28 ▶ 16:42 via Milan (Frecciarossa + Frecciarossa)
			 12:46 ▶ 22:00 via Turin (TGV Inoui + Frecciarossa)
			 15:55 ▶ 08:34 via Stuttgart (TGV Inoui + Nightjet)
Paris ▶ Manchester			 07:09 ▶ 11:19 via Londres (Eurostar + Avanti West Coast)
Paris ▶ Copenhague ¹⁵		 (affiché)	 07:55 ▶ 21:38 via Cologne et Hambourg (Eurostar + DB + DB/DSB)
			 09:55 ▶ 23:37 via Cologne et Hambourg (Eurostar + DB + DB/DSB)
			 17:45 ▶ 13:38 via Hambourg (European Sleeper + DB)
			 19:07 ▶ 11:38 via Francfort et Hambourg (DB + DB + DB)
Paris ▶ Vienne			 06:41 ▶ 17:32 via Stuttgart et Munich (SNCF/DB + DB + DB/ÖBB)
			 07:16 ▶ 19:47 via Francfort (SNCF/DB + DB/ÖBB)
			 10:53 ▶ 21:57 via Stuttgart (SNCF/DB + Westbahn ¹⁶)

¹³ SNCF Connect affiche les horaires d'un train équivalent (7h42 - 18h17) mais impossible de savoir quelle est l'entreprise ferroviaire qui opère le tronçon Madrid-Barcelone (ici la Renfe). Dans ce cas, fréquent vers l'Espagne ou l'Italie, nous estimons que la SNCF Connect n'affiche pas l'information.

¹⁴ Trainline semble proposer plus de marge pour les correspondances Eurostar (ex : 19h > 10h sur SNCF Connect et 19h > 10h30 sur Trainline). Nous avons choisi dans ce tableau le meilleur horaire proposé par SNCF Connect.

¹⁵ La recherche a été réalisée pour un trajet le samedi 25/07, afin de pouvoir bénéficier du train de nuit Paris-Hambourg.

¹⁶ La SNCF est actionnaire à 17,4 % de l'entreprise autrichienne Westbahn. Pour autant, SNCF Connect n'affiche pas le train opéré par l'entreprise entre Francfort et Vienne










Paris ▶ Vienne			11:07 ▶ 23:47 via Berlin (SNCF/DB + DB)
		(affiché)	16:22 ▶ 06:32 via Zurich (TGV Lyria + CFF/ÖBB)
			17:45 ▶ 10:13 via Liège (Eurostar + Nightjet)
Paris ▶ Naples			06:28 ▶ 19:13 via Turin (Frecciarossa + Frecciarossa)
			14:48 ▶ 08:22 via Turin (TGV Inoui + Interoctte)
Paris ▶ Prague		¹⁷ (dégradé)	06:41 ▶ 18:21 via Manheim & Munich ¹⁸ (SNCF/DB + DB + DLB)
			07:21 ▶ 20:21 via Manheim & Munich (SNCF/DB + DB + DLB)
			11:07 ▶ 23:31 via Berlin (SNCF/DB + DB/CB)
			19:06 ▶ 09:25 via Mannheim (SNCF/DB + DB/ÖBB)
			17:15 ▶ 10:51 via Bruxelles (Eurostar + European Sleeper)
Paris ▶ Varsovie ¹⁹			06:41 ▶ 21:00 via Karlsruhe & Berlin (SNCF/DB + DB + DB/CPK)
Marseille ▶ Londres			06:13 ▶ 12:27 via Lille (Ouigo + Eurostar)
			15:21 ▶ 22:30 via Paris (Frecciarossa + Eurostar)
			21:32 ▶ 10:00 via Paris ²⁰ (Intercités de nuit + Eurostar)
Paris ▶ Valencia			07:42 ▶ 19:02 via Barcelone (TGV Inoui + Renfe)
Paris ▶ Florence			06:45 ▶ 16:04 via Turin (TGV Inoui + Frecciarossa)
			12:46 ▶ 22:04 via Turin (TGV Inoui + Frecciarossa)
Lyon ▶ Londres			06:38 ▶ 11:30 via Lille (TGV Inoui + Eurostar)
			14:30 ▶ 20:30 via Paris (Frecciarossa + Eurostar)
Paris ▶ Séville			07:42 ▶ 21:26 via Barcelone (TGV Inoui + Renfe)
			07:42 ▶ 22:45 via Barcelone et Madrid (TGV Inoui + Renfe + Renfe)
Paris ▶ Édimbourg			07:42 ▶ 22:45 (Eurostar + LNER) via Londres
			22:25 ▶ 10:30 via Londres (Eurostar + Caledonian Sleeper)
Toulouse ▶ Londres			06:10 ▶ 14:00 via Paris (TGV Inoui + Eurostar)
			22:25 ▶ 10:30 via Paris (Intercités de nuit + Eurostar)

¹⁷ Trainline ajoute une correspondance supplémentaire.

¹⁸ Cette option est proposée par SNCF Connect malgré une correspondance de 13 minutes à Mannheim.

¹⁹ Paris-Varsovie peut également se faire avec le train de nuit Paris-Berlin (European Sleeper) puis un train de jour Berlin-Varsovie (DB). Cependant le trajet total dure 21h (départ autour de 18h de Paris, arrivée à 15h à Varsovie), aussi cette option n'a pas été retenue.

²⁰ Cette option n'est pas disponible pour le vendredi 24/04 mais existe bien sur les deux plateformes lorsque le train de nuit Nice-Paris circule normalement (ex : le 17/07).

Paris ► Budapest			 06:41 ► 20:19 via Stuttgart et Munich (SNCF/DB + DB + DB/ÖBB)
		 ²¹ (dégradé)	 15:55 ► 09:19 via Stuttgart (SNCF/DB + MAV)
		 (affiché)	 16:22 ► 09:19 via Zurich (CFF/ÖBB/MAV)

Recherches réalisées le 08/04/26 pour des trajets le vendredi 24/04 sauf mention contraire en note de bas de page.
Pour les destinations britanniques, c'est l'heure locale qui est mentionnée (soit 1h de moins que dans l'Hexagone).

La situation est encore plus ubuesque sur Paris-Madrid. Le trajet est en effet opéré de bout en bout par SNCF Voyageurs : le tronçon Paris-Barcelone avec TGV Inoui, et Barcelone-Madrid avec Ouigo. Pourtant, impossible de trouver cette option sur SNCF Connect. Le groupe l'explique par un changement d'outil technique en mai 2024, qui l'empêche « temporairement » de vendre les billets de compagnies étrangères. En avril 2026, la résolution de ce problème technique ne semble toujours pas avoir été priorisée dans la feuille de route des équipes techniques de SNCF Connect. À l'heure du tout-numérique, il est problématique qu'une transition d'outil pénalise autant le report modal, et décourage les passagers désireux de voyager de manière bas-carbone.

Le même problème technique aurait empêché SNCF Connect de vendre les billets des lignes de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne, opérées en coopération entre la SNCF, ÖBB et la DB. Ces deux lignes ont été supprimées en décembre 2025, suite à l'arrêt de l'aide au démarrage versée par le gouvernement français. Ce dernier arguait que la liaison coûtait trop cher au contribuable... alors même que ces lignes étaient introuvables sur le principal site de réservation en France.

Citons encore la liaison entre Paris et Prague où aucune des 5 options recensées n'est proposée par SNCF Connect. L'option avec une correspondance à Berlin (départ 11h07, arrivée 23h31) est invisible alors même que le premier train est opéré par la SNCF, et le second par la Deutsche Bahn, dont les billets sont généralement distribués sur SNCF Connect.

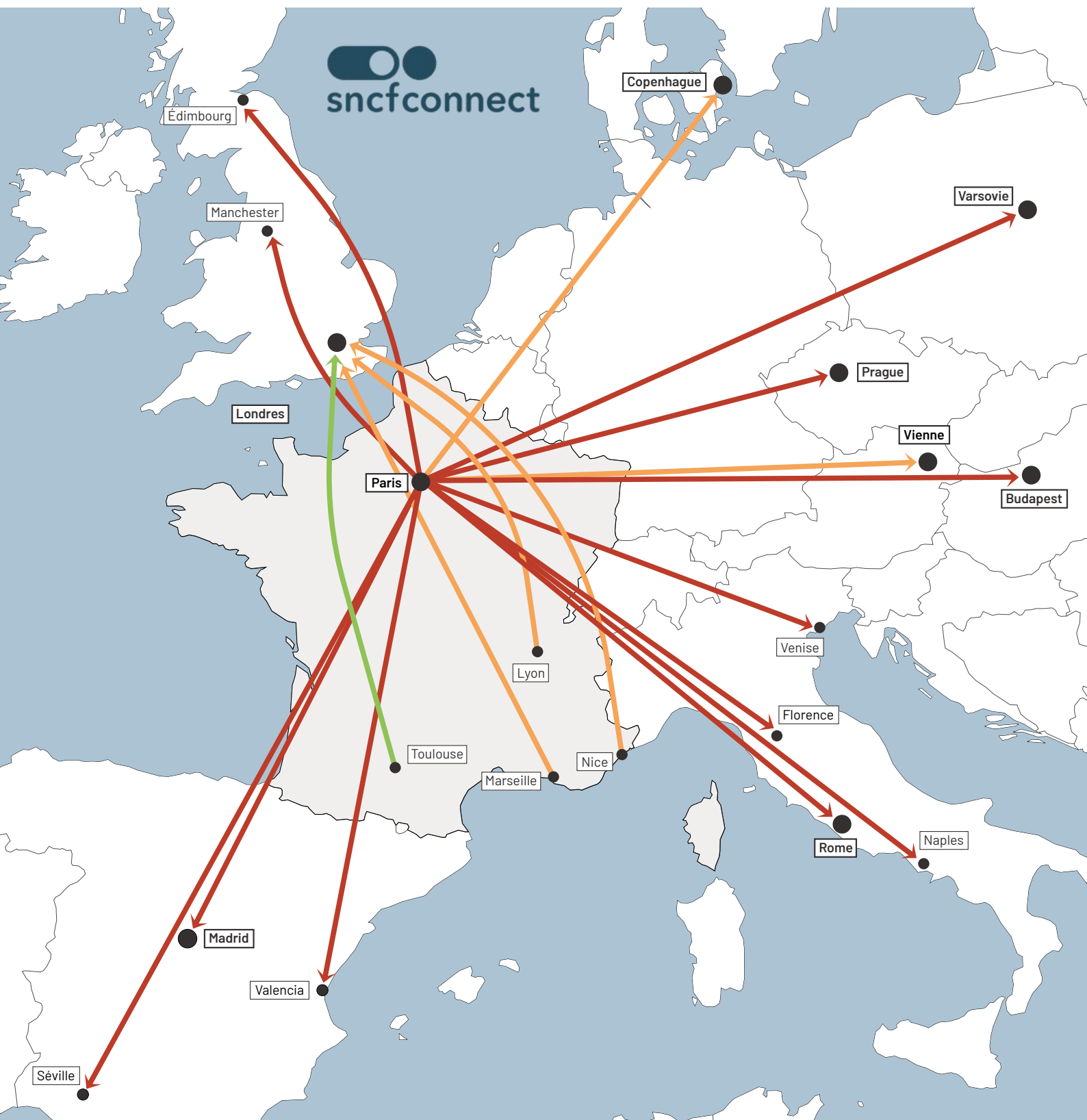
On observe que Trainline est bien plus efficace que SNCF Connect pour proposer des billets européens avec correspondance. À l'exception des trajets vers le Royaume-Uni, il est possible d'y trouver des billets pour toutes les liaisons étudiées ci-dessus (au moins en partie). À l'inverse SNCF Connect ne distribue aucun billet pour 11 liaisons sur 18 (Paris-Madrid, Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Manchester, Paris-Naples, Paris-Prague, Paris-Varsovie, Paris-Valencia, Paris-Florence, Paris-Séville, Paris-Edimbourg, Paris-Budapest).



21 Trainline ajoute une correspondance supplémentaire.

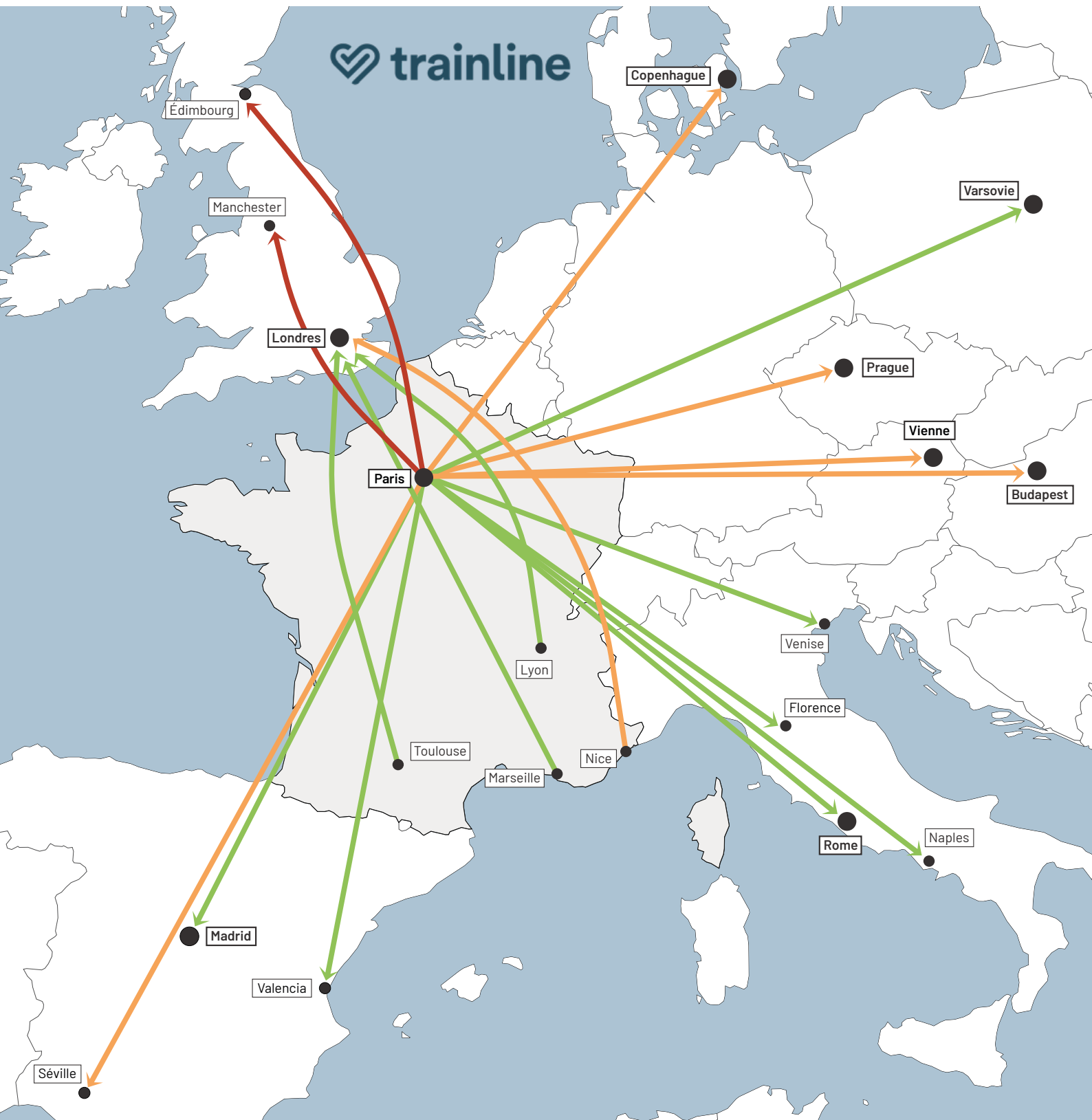
CARTE 3A Sur les 18 principales liaisons en correspondance, 7 sont visibles sur SNCF Connect

- Aucune option n'est visible
- Certaines options sont visibles
- Toutes les options sont visibles



CARTE 3B Sur les 18 principales liaisons en correspondance, 16 sont visibles sur Trainline

- Aucune option n'est visible
- Certaines options sont visibles
- Toutes les options sont visibles



Les plateformes alternatives comme Trainline ne sont pas exhaustives pour autant. Certaines combinaisons sont ainsi invisibles sur Trainline, notamment lorsqu'il s'agit de réaliser des correspondances depuis la France avec les compagnies European Sleeper (ex : Paris-Prague via Bruxelles) et Westbahn (ex : Paris-Vienne via Francfort). D'autres combinaisons avec correspondance sont affichées mais ne sont pas toujours réservables, à l'instar du Paris-Budapest via Zurich (départ 16h22, arrivée 9h19).

Citons enfin le cas du Royaume-Uni, où il n'est pour l'instant pas possible de réserver un voyage avec correspondance depuis la France vers une autre ville que Londres, alors même que des liaisons comme Paris-Manchester, Paris-Edimbourg (ou encore Paris-Bristol et Paris-Birmingham) sont particulièrement empruntées en avion. D'autres plateformes comme Omio permettent pourtant de réserver des trajets en correspondance vers Manchester.

Barcelone en train sans se ruiner ? C'est possible mais affiché nulle part

Il existe deux options pour se rendre à grande vitesse de Paris à Barcelone : les TGV Inoui directs opérés par la SNCF qui circulent 2 fois par jour (3 fois en haute saison), ainsi que le train AVE de la Renfe (qui circule une fois par jour entre Lyon et Barcelone), qui nécessite une correspondance à Lyon.

Mais la solution la moins chère est (très) souvent de prendre un train de nuit jusqu'à Latour-de-Carol ou Cerbère-Portbou (SNCF Intercités), puis d'emprunter un train régional catalan (Rodalies de Catalunya) direct vers Barcelone. Il est ainsi possible de partir vers 21h ou 22h de Paris et d'arriver à Barcelone vers 13h via Cerbère ou vers 14h via Latour. Ce trajet n'emprunte que des trains conventionnés : les Intercités de nuit sont des Trains d'Équilibre du Territoire subventionnés par l'État français, et le Rodalies est un train régional, subventionné par la Catalogne. Il est possible de trouver des billets à partir de 29 euros pour une couchette entre Paris et Latour-de-Carol/Cerbère (selon la demande ce prix minimum peut cependant augmenter

fortement), puis un billet autour de 15 € pour le train régional catalan²².

À noter : le train de nuit Paris - Latour-de-Carol est interrompu pour plusieurs mois en raison de l'affaissement d'un talus ferroviaire entre Foix et Ax-les-Thermes le 18 février 2026, tandis que la ligne régionale R3 (qui relie Latour-de-Carol à Barcelone) est fermée pour travaux jusqu'à janvier 2027. Par contre, **le trajet via Cerbère-Portbou reste disponible, avec des trains régionaux catalans toutes les heures.** Certains obstacles administratifs apparus en 2022 obligent pour l'instant à un double changement à Cerbère et Portbou, villes frontalières pourtant séparées de moins de 3 kilomètres.

Ces itinéraires ne sont affichés ni sur SNCF Connect, ni sur Trainline, privant les passagers de l'option la plus économique. Un aller simple Paris-Barcelone avec TGV Inoui coûtait environ 200 € en moyenne en 2024 selon l'ART²³.

²² Rodalies de Catalunya, Tarifes Regionales.

²³ Autorité de Régulation des Transports, Marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises, Bilan complet 2024. L'ART donne le prix hors taxe d'un billet par 100 km en 2023 : 18 € par 100 km pour les TGV internationaux. La distance a été arrondie à 1 090 km pour Paris-Barcelone. Ce chiffre est une moyenne et ne s'applique pas spécifiquement à Paris-Barcelone. Néanmoins les liaisons vers Barcelone font partie des plus onéreuses vers l'international.

Enfin, SNCF Connect affiche parfois des prix plus élevés que d'autres distributeurs pour le même trajet. C'est notamment le cas pour les trains vers l'Allemagne, en coopération avec la Deutsche Bahn. Cela s'explique car les deux opérateurs se répartissent les sièges du train, et appliquent leur propre politique tarifaire de manière indépendante, ce qui peut entraîner de fortes différences de prix. La difficulté n'est pas nouvelle puisqu'en février 2024 [Le Figaro s'alarmait déjà de la situation](#).

Sur certains trajets ponctuels, la différence peut être particulièrement importante, comme le montre l'exemple suivant avec **un billet pour un (même) trajet proposé à 39,99 € sur le site de la Deutsche Bahn, et à 79 € sur le site de la SNCF, soit 2 fois plus cher !**

SNCF CONNECT

Aller : Paris - Francfort-sur-le-Main		
Mercredi 22 avril, à partir de 6:00		
07:16 Paris Est 11:10 Frankfurt Am Main Hbf 3h54 Direct TGV inOui	2 places à ce prix 79 €	7 places à ce prix 93 €
09:06 Paris Est 13:00 Frankfurt Am Main Hbf 3h54 Direct TGV inOui	1 place à ce prix 79 €	dès 101 €
11:07 Paris Est 14:56 Frankfurt Am Main Hbf 3h49 Direct ICE	5 places à ce prix 118 €	6 places à ce prix 145 €

DEUTSCHE BAHN NAVIGATOR

Single journey Wed 22. Apr 2026		Show our best prices ¹
Earlier connections ↑		
07:16 - 11:10 3h 54min TGV 9561 Paris Est Frankfurt(Main)Hbf Notifications are available.		from €39.99
Details ▾		+ Add return journey
09:06 - 13:00 3h 54min TGV 9551 Paris Est Frankfurt(Main)Hbf Notifications are available.		from €44.99
Details ▾		+ Add return journey
11:07 - 14:56 3h 49min ICE 9591 Paris Est Frankfurt(Main)Hbf Notifications are available.		from €74.99
Details ▾		+ Add return journey

Source : SNCF Connect, DB Navigator. La recherche a été réalisée le 24 mars pour un trajet Paris-Francfort le 22 avril.

Le prix sur le site de la Deutsche Bahn correspond au tarif « Super Sparpreis Europa » (ou « super tarif réduit Europe ») qui ne permet ni annulation, ni échange. Pour 46,99 € (soit 7 € de plus) il est cependant possible d'annuler le billet jusqu'à la veille avec une retenue de 10 €, grâce au tarif « Sparpreis Europa » (ou « tarif réduit Europe »). Le prix de la SNCF correspond au tarif « Standard Seconde », qui permet l'annulation et le remboursement sans frais jusqu'à 7 jours avant le départ, puis avec une retenue de 19 € jusqu'au départ. Autrement dit, le billet proposé par la SNCF est nettement plus cher, et pas plus avantageux en termes de conditions d'annulation.

Dans cet exemple, Trainline propose les deux tarifs, tandis que SNCF Connect ne propose que le tarif proposé par la SNCF (ici le plus cher), décourageant de

fait les voyageurs qui voudraient opter pour les tarifs les plus avantageux.

Ces écarts de prix selon les plateformes se repercutent sur des trajets plus longs (plus susceptibles d'être réalisés en avion) qui passent par l'Allemagne, comme Paris-Hambourg, Paris-Berlin, Paris-Munich, Paris-Vienne ou Paris-Copenhague. En cherchant un Paris-Vienne pour un trajet la même journée (mercredi 22 avril), nous obtenons 3 tarifs différents selon les 3 plateformes alors qu'il s'agit de la même combinaison de trains (Paris- Francfort 7h17 > 11h10, puis Francfort-Vienne 12h19 > 19h40) :

- **Trainline propose un tarif minimum de 85,2 € pour un trajet non modifiable** (39,99 € avec le tarif non annulable *Super Sparpreis Europa* de la DB pour Paris-Francfort, puis 45,2 € avec le tarif non échangeable non remboursable *Sparschiene* de ÖBB pour Francfort-Vienne) ou 105,6 € pour un trajet en partie modifiable (*Sparpreis Europa* de la DB avec annulation jusqu'à la veille, puis *Sparschiene Komfort* de ÖBB avec remboursement jusqu'à 15 jours avant le départ, puis retenue de 50 %).
- **SNCF Connect propose un tarif minimum de 144,5 € pour la totalité du trajet** (79 € avec un tarif *Standard Seconde* de la SNCF sur la première partie avec annulation et modification gratuite jusqu'à 7 jours avant le départ puis retenue, puis 75,5 € avec le tarif non remboursable et non modifiable

Super Sparpreis Europa de la DB). Il est intéressant de noter que SNCF Connect a accès au tarif *Super Sparpreis Europa*, et pourrait donc le proposer sur le Paris-Francfort.

- **Le site de la DB propose un tarif minimum de 281,4 € (!) pour un trajet entièrement modifiable** (tarif *Flexpreis Europa*). Cette proposition unique est difficile à comprendre dans la mesure où la DB propose des tarifs bien plus doux en faisant une recherche séparée : 39,99 € (*Super Sparpreis Europa*) ou 46,99 € (*Sparpreis Europa*) sur Paris-Francfort, et 55,99 € ou 70,99 € sur Francfort-Vienne. Autrement dit, il est possible d'aller à Vienne pour 97 € ce jour-là via le site de la DB.

TRAINLINE

07:16 → 19:47 SNCF
12h 31m, 1 corresp. ICE
281,40 € 483,55 €

→ Bon plan

07:16 → 19:47 SNCF
12h 31m, 1 corresp. DB
85,19 € 131,19 €

Économisez 196,21 €

SNCF CONNECT

Aller : Paris - Vienne
Mercredi 22 avril, à partir de 6:00

07:16 Paris Est
19:40 Wien Meidling

12h24 1 correspondance

1 place à ce prix
144,49 €

7 places à ce prix
203,89 €

DEUTSCHE BAHN NAVIGATOR

Single journey
Wed 22. Apr 2026

Earlier connections ↑

07:16 - 19:47 | 12h 31min |
1 Transfer

TGV 9561

Paris Est
ICE 1225

Wien Hbf

Notifications are available.

from 281,40 €

+ Add return journey

Source : SNCF Connect, DB Navi, Trainline. La recherche a été réalisée le 24 mars pour un trajet Paris-Vienne via Francfort le 22 avril.

Cette singularité s'explique par la combinaison de deux trains qui circulent en coopération entre compagnies historiques (Paris-Francfort en coopération SNCF/DB, puis Francfort-Vienne en coopération DB/ÖBB), ce qui entraîne une profusion de tarifs potentiels. Cette situation explique cependant difficilement que le site de la DB ne soit pas en mesure d'afficher les meilleurs tarifs sur les deux tronçons (qu'il propose de manière séparée), ni que la SNCF soit incapable d'afficher le

meilleur tarif sur le tronçon Paris-Francfort... alors même qu'elle propose ce même tarif sur Francfort-Vienne (*Super Sparpreis Europa*).

Finalement, SNCF Connect propose rarement le tarif le plus avantageux pour voyager vers l'est de l'Europe, alors même que la plateforme semble pouvoir techniquement se connecter aux tarifs réduits de certains partenaires européens.



3. Des correspondances risquées à l'international

Le manque de visibilité des trajets avec correspondance sur SNCF Connect, n'est pas la seule embûche pour les passagers qui veulent voyager en train en Europe. **Sur de nombreux trajets, les passagers ne sont ainsi pas couverts en cas de retard du premier train**, et risquent de devoir payer un nouveau billet au prix fort.

Lorsqu'un passager achète un « billet direct », le droit européen lui garantit des droits significatifs en cas de retard du premier train (poursuite du voyage, compensation financière, hébergement si besoin). Selon le droit de l'Union européenne, un billet est considéré comme « direct » lorsque les différentes parties du voyage ont été achetées en une seule transaction, et qu'elles sont opérées par la « même entreprise ferroviaire » ou « des entreprises ferroviaires appartenant au même propriétaire ». Un Marseille-Bruxelles via Lille (Ouigo + TGV Inoui), ou un Paris-Venise via Turin (Frecciarossa + Frecciarossa) seront ainsi considérés comme des « billets directs ».

Cette définition d'un « billet direct » est très restrictive, et exclut la grande majorité des trajets vers l'Europe en correspondance, qui combinent différentes entreprises ferroviaires. Un Paris-Rome via Milan avec la SNCF et Trenitalia, ou un Paris-Vienne via Stuttgart avec la SNCF et Westbahn, ne seront

ainsi pas considérés comme des billets directs, et les passagers ne seront pas protégés en cas de retard du premier train.

Même certains trajets 100 % SNCF ne semblent pas considérés comme des « billets directs » aujourd'hui, en contradiction apparente avec la réglementation européenne. Selon la page de l'entreprise publique, les marques TGV Inoui, Ouigo, Intercités, ainsi que les TER opérés par la SNCF, sont concernés par cette protection. En revanche, la marque Eurostar ne l'est pas, alors même que l'entreprise est détenue à 55 % par la SNCF. Un Nice-Londres via Paris (Inoui + Eurostar) ne sera donc pas couvert par la réglementation sur les droits des passagers. L'entreprise ne précise pas non plus si Ouigo Espagne est inclus dans cette définition. Un voyageur qui choisirait la SNCF de bout en bout entre Paris et Madrid (TGV Inoui + Ouigo Espagne) pourrait ainsi voir son billet ne pas être considéré comme un « billet direct ».

La réglementation européenne semble pourtant claire sur ce point : « L'obligation de fournir des billets directs devrait également s'appliquer aux services exploités par des entreprises ferroviaires appartenant au même propriétaire ou qui sont des filiales entièrement détenues par l'une des entreprises ferroviaires fournissant des services ferroviaires compris dans le voyage ».

À côté de ce régime de droits, très restrictif, il existe aujourd'hui deux dispositifs volontaires de protection des passagers, créés sous l'égide des compagnies ferroviaires historiques, et très peu connus des passagers ferroviaires :

→ **AJC (Agreement on Journey Continuation).**

Ce dispositif propose aux passagers qui effectuent un trajet international avec correspondance de poursuivre leur voyage en cas de retard du premier train, sous réserve d'un délai de correspondance "raisonnable". Le passager pourra monter dans un autre train de la même compagnie ferroviaire sur le même tronçon, afin d'arriver à bon port dans les meilleurs délais. Ce dispositif regroupe les compagnies ferroviaires historiques (SNCF, DB, Trenitalia, Renfe, CFF, NS, ÖBB, etc.) et Eurostar. Cette garantie concerne tous les trains opérés par les compagnies membres (grande vitesse, intercitys, régionaux). Ce dispositif ne permet ni remboursement, ni hébergement en cas de prochain départ le lendemain.

→ **HOTNAT (Hop On The Next Available Train).**

Ce dispositif est assez similaire dans son ambition (donner la possibilité aux voyageurs de monter dans le prochain train en cas de correspondance internationale manquée), mais est encore plus restrictif. Il ne s'applique qu'aux trains à grande vitesse des entreprises de l'alliance Railteam (Eurostar, DB, SNCF Voyageurs, SNCB, NS International, ÖBB, CFF, TGV Lyria) pour des correspondances dans certaines gares uniquement (Paris, Bruxelles, Cologne, Munich, Bâle et Zurich). Ce dispositif ne permet ni remboursement, ni hébergement en cas de prochain départ le lendemain.

De nombreux voyages échappent à ces garanties en raison de l'exclusion des nouveaux entrants de ces dispositifs volontaires, que ce soit des filiales de compagnies historiques (ex : Ouigo Espagne, Iryo, Trenitalia France) ou des entreprises tierces (ex : Italo, Flixbus, European Sleeper, Westbahn). Concrètement, cela signifie que sur les trajets en correspondance avec l'une de ces entreprises sur tout ou partie du trajet, le voyageur n'a aucune garantie de pouvoir monter dans le prochain train en cas de retard du premier. Il est indispensable que l'ouverture

à la concurrence décidée par l'Union européenne s'assortisse d'un renforcement de la protection des voyageurs sur l'ensemble de leurs trajets européens.

L'exemple de la liaison Paris-Madrid est éloquent. La première partie du trajet entre Paris et Barcelone se fait nécessairement avec une entreprise signataire de l'AJC (SNCF, Renfe ou Trenitalia), le plus simple étant le TGV Inoui de la SNCF, qui part de Paris à 7h42 et arrive à Barcelone à 14h32. La deuxième partie du trajet, entre Barcelone et Madrid, peut se faire avec 3 opérateurs différents : Iryo, la Renfe (AVE) et Ouigo Espagne. Si le passager fait le choix de la Renfe, il sera protégé en cas de retard du premier train de la SNCF, et pourra demander à monter dans le train suivant. En revanche, s'il a choisi Iryo ou Ouigo Espagne, qui ne sont pas membres de l'AJC, il sera obligé de racheter un billet à ses frais.

Par ailleurs, ces dispositifs volontaires n'ont pas la même force juridique que des droits donnés au passager. Les entreprises ferroviaires sont libres de sortir de ces accords à tout moment, et restent seules décisionnaires de faire monter un passager dans le prochain train. La charge repose sur le passager qui doit proactivement aller voir l'entreprise dont le train a été manqué pour obtenir la possibilité de continuer son voyage. Puisque les billets sont séparés, aucune entreprise n'est tenue d'informer le passager de cette possibilité. Or très peu de passagers ont connaissance de l'existence de ces dispositifs.

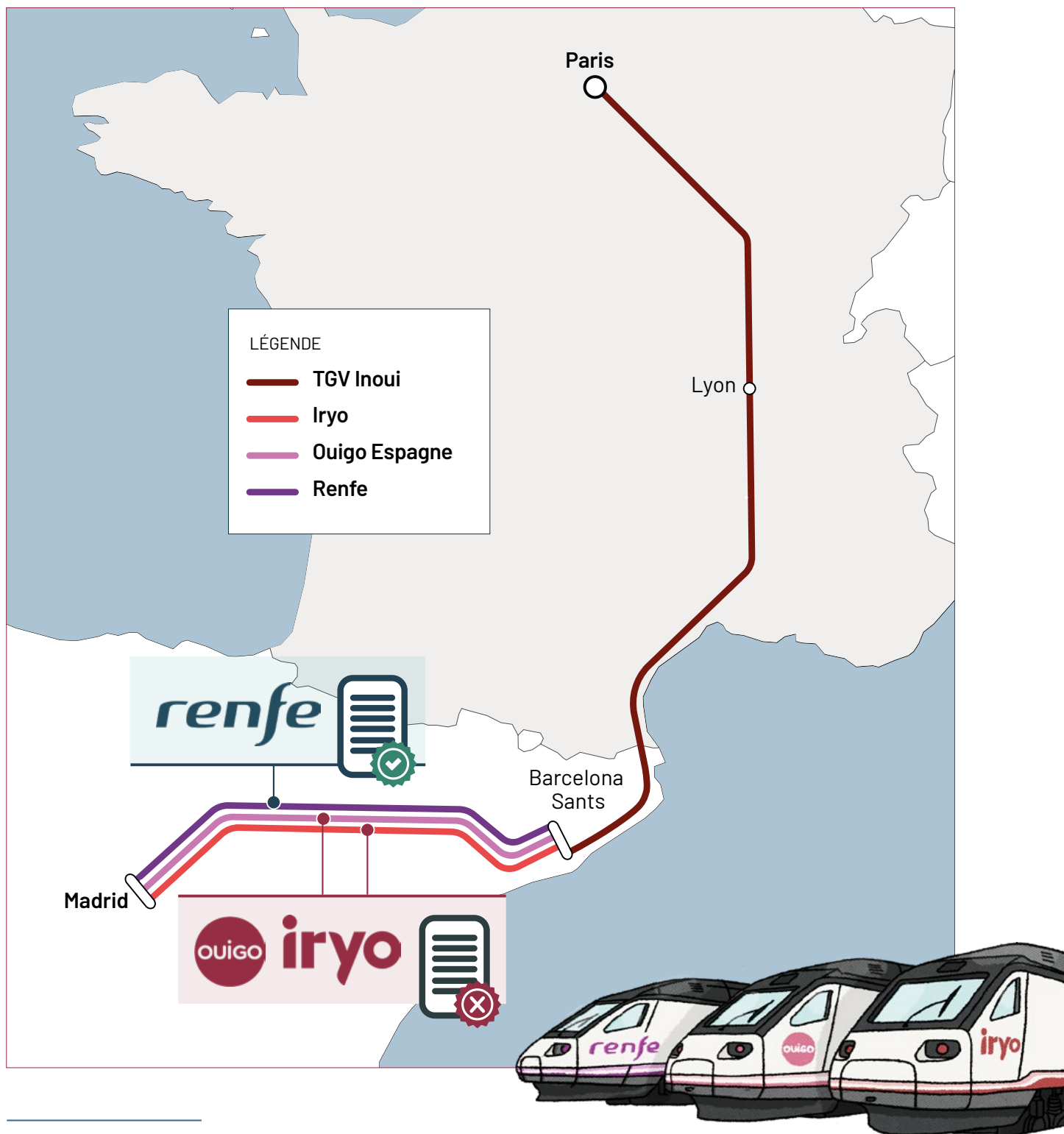
La situation est la même entre Paris et Rome. La première partie du trajet (Paris-Milan ou Paris-Turin) est toujours opérée par une entreprise signataire de l'AJC (SNCF ou Trenitalia France). La seconde partie (Turin-Rome ou Milan-Rome) est opérée par Trenitalia mais aussi par l'entreprise Italo, qui n'est pas signataire de l'AJC. Le voyageur qui opte pour Italo ne sera pas couvert par l'AJC en cas de retard du premier train, et devra donc acheter un nouveau billet.

Selon Transport & Environment, ces manquements peuvent coûter très cher au passager. Sur un trajet Madrid-Paris, si le voyageur a choisi l'entreprise Iryo entre Madrid et Barcelone, et que ce train est en retard, il sera obligé de racheter un billet TGV Inoui au prix fort, soit 261 €.

Ces cas ne sont pas isolés, comme le montre le tableau suivant²⁴. Dans l'immense majorité des liaisons

étudiées (13/18), le passager ne sera pas toujours garanti en cas de retard du premier train.

CARTE 4 Paris-Madrid, un piège pour les passagers en correspondance



²⁴ L'évaluation a été faite en fonction des différentes combinaisons analysées dans le précédent tableau.

TABLEAU 4 Les passagers sont-ils couverts en cas de correspondance en train ?

LIAISONS (TOUS AÉROPORTS)	La poursuite du voyage est-elle toujours possible pour le passager ?	Est-il possible d'acheter un "billet direct" sur cette liaison ?	Est-ce que le trajet le plus direct est couvert par le dispositif AJC ?	Entreprises qui peuvent opérer une partie du voyage et ne sont pas membres de l'AJC	Est-ce que le trajet le plus direct est couvert par le dispositif HOTNAT ?
Paris ▶ Madrid	✗	? ²⁵ (TGV Inoui + Ouigo Espagne)	≈	Iryo, Ouigo Espagne	✗
Paris ▶ Rome	✗	≈ (Trenitalia France + Trenitalia)	≈	Italo	✗
Nice ▶ Londres	✗	? ²⁶ (TGV Inoui + Eurostar)	≈	Trenitalia France	≈
Paris ▶ Venise	✗	≈ (Trenitalia France + Trenitalia)	≈	Italo	✗
Paris ▶ Manchester	✗	✗	✗	Avanti West Coast	✗
Paris ▶ Copenhague	✗	✗	≈	European Sleeper	✗
Paris ▶ Vienne	✗	≈ (DB/SNCF + DB/ÖBB)	≈	Westbahn	✗
Paris ▶ Naples	✗	≈ (Trenitalia + Trenitalia France)	≈	Italo	✗
Paris ▶ Prague	✗	≈ (DB/SNCF + DB/CD)	≈	European Sleeper, DLB	✗
Paris ▶ Varsovie	✓	≈ (DB/SNCF + DB + DB/PKP)	✓		✗
Marseille ▶ Londres	✗	? (TGV Inoui + Eurostar)	≈	Trenitalia France	≈
Paris ▶ Valencia	✓	✗	✓		✗
Paris ▶ Florence	✗	≈ (Trenitalia France + Trenitalia)	≈	Italo	✗
Lyon ▶ Londres	✗	? (TGV Inoui + Eurostar)	≈	Trenitalia France	≈
Paris ▶ Séville	✓	✗	≈	Iryo	✗
Paris ▶ Édimbourg	✗	✗	✗	Caledonian Sleeper, LNER	✗
Toulouse ▶ Londres	✓	? (TGV Inoui + Eurostar)	✓		✓
Paris ▶ Budapest	✓	≈ (DB/SNCF + DB + DB/ÖBB)	✓		✓

²⁵ Sur son site, SNCF Voyageurs mentionne que la combinaison TGV Inoui + Ouigo peut être considérée comme un « billet direct ». Il n'est pas clair si cela concerne également Ouigo Espagne, détenue à 100 % par la SNCF.

²⁶ Sur son site, SNCF Voyageurs affirme que la combinaison TGV Inoui + Eurostar ne peut être considérée comme un « billet direct ». La SNCF détient pourtant 55 % de l'entreprise Eurostar.

Ce risque peut se révéler encore plus coûteux pour le passager s'il doit payer un hébergement à ses frais dans la ville où a lieu la correspondance, parce qu'il n'est pas possible de monter dans un autre train le même jour. C'est un risque fréquent lors de correspondances avec un train de jour, puis un train de nuit, une combinaison assez pratique pour partir en fin d'après midi, et arriver dans sa ville de destination au petit matin (ex : Londres-Nice avec Eurostar puis un Intercités de nuit).

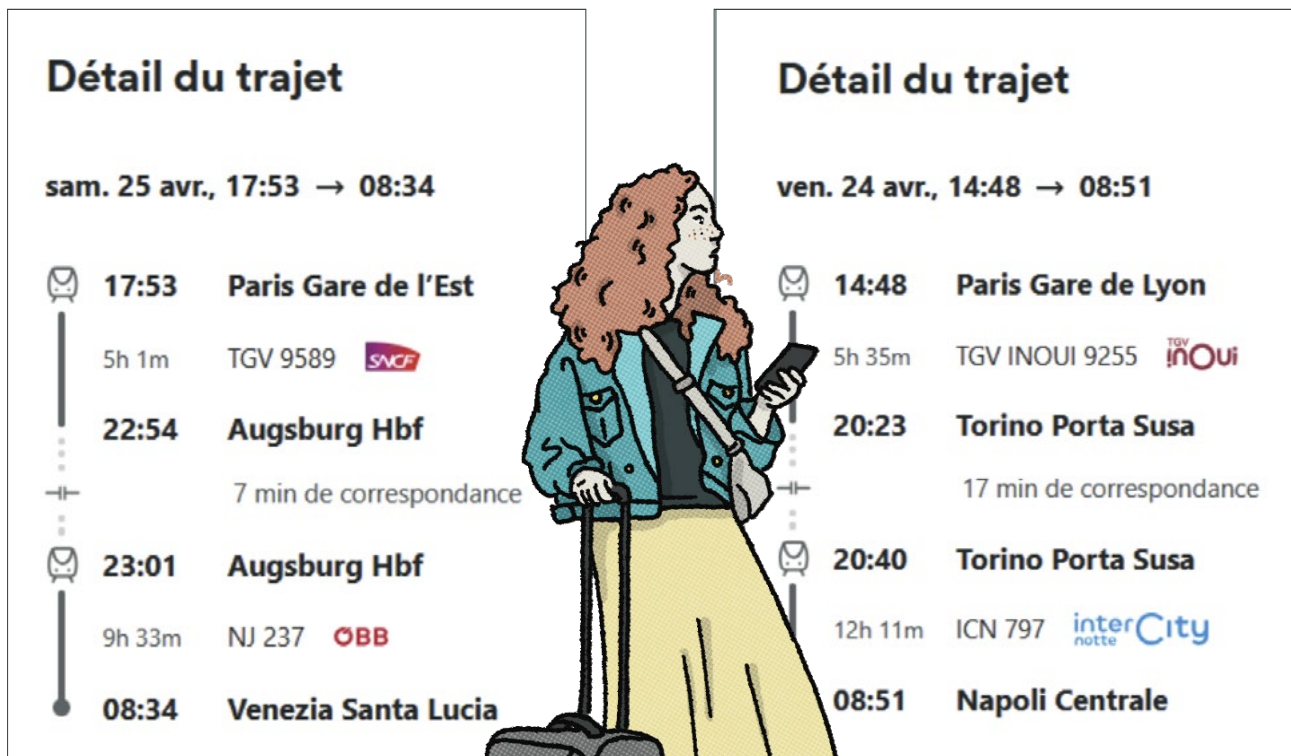
Cette situation est particulièrement préoccupante dans la mesure où les retards sont fréquents sur les trajets les plus longs. **En Allemagne, la ponctualité des trains longue distance a chuté à 60 % en 2025, ce qui signifie que 2 trains sur 5 sont en retard.**

Enfin, ce risque est aggravé par une organisation des circulations qui se fait d'abord selon des logiques nationales. Les horaires pour des trajets internationaux en correspondance ne sont souvent pas optimaux, avec par exemple un temps trop court pour changer de train, ce qui fait peser un stress sur le passager au moment de réserver son billet.

DEUX EXEMPLES VERS L'ITALIE

→ **Pour réaliser Paris-Venise**, Trainline propose ainsi une correspondance en gare d'Augsburg de... 7 minutes. Ce choix est particulièrement téméraire quand l'on sait les difficultés régulières sur le réseau allemand, et qu'il n'existe pas d'autre trajet direct entre Augsburg et Venise avant le lendemain soir.

→ **Pour réaliser Paris-Naples**, Trainline propose une correspondance de 17 minutes en gare de Turin. En cas de retard, le passager sera là aussi contraint de réserver une nuit d'hôtel à ses frais, et de monter dans le premier TGV vers Naples le lendemain matin. Durant l'été cette correspondance n'est même plus envisageable puisque le train de nuit part à 20h15 depuis Turin.



Ce manque de coordination européenne ne s'applique pas uniquement aux trains de nuit. Ainsi, il serait théoriquement possible de faire Paris-Madrid avec une seule correspondance en gare d'Avignon TGV (Paris-Avignon avec Ouigo, SNCF Inoui ou Frecciarossa, puis Avignon-Madrid avec la Renfe). Néanmoins le premier train au départ de Paris arrive en gare d'Avignon à 8h46, alors que le train Marseille-Madrid de la Renfe s'y arrête à... 8h40.

C'est l'un des points aveugles de l'ouverture à la concurrence. Les compagnies historiques du sud de l'Europe (Trenitalia, SNCF, Renfe) cherchent désormais à se positionner sur les liaisons domestiques les plus rentables (Paris-Lyon-Marseille, Barcelone-Madrid, Milan-Rome-Naples), parfois au détriment des liaisons transfrontalières. La SNCF possédait ainsi 12 rames TGV autorisées à circuler en France et en Espagne, mais la signalisation française a été enlevée sur 6 d'entre elles, qui ont été envoyées en Espagne pour être exploitées par la filiale de la SNCF, Ouigo Espagne. Ce sont autant de rames qui manquent aujourd'hui pour relier la France et l'Espagne.

Recommandations

→ **Obliger les plateformes de distribution numérique en position dominante (ex : SNCF Connect en France) à distribuer les opérateurs ferroviaires qui en font la demande, dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires, et à afficher toute leur gamme tarifaire.**

Cette obligation s'applique à toutes les liaisons domestiques, ainsi qu'aux principales liaisons européennes depuis le pays de référence.

Les « principales liaisons » seraient définies de manière objective par la Commission européenne en fonction de la demande (trafic aérien et trafic routier), et de l'existence d'une alternative ferroviaire acceptable (ex : une journée de trajet maximum, ou bien une nuit + une demi-journée). Cette obligation s'appliquerait à la fois sur les liaisons directes (ex : Paris-Marseille par Trenitalia France, ou Paris-Berlin par European Sleeper) et celles avec correspondance (ex : Paris-Madrid avec la SNCF puis la Renfe, Iryo, ou Ouigo Espagne).

Une alternative serait d'étendre l'obligation de distribution à tous les opérateurs qui en font la demande et desservent au moins une gare située à moins de 1000 kilomètres de Paris ou du territoire hexagonal. Les entreprises comme Iryo ou Italo pourraient ainsi demander à être distribuées sur SNCF Connect alors qu'elles n'opèrent pas un seul train sur le territoire français.

→ **Enfin, nous suggérons également d'obliger les opérateurs ferroviaires (ex : SNCF Voyageurs en France) à partager toutes les données utiles aux plateformes tierces (gamme tarifaires, sièges PMR, espaces vélo, retards, annulations) dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires.**

→ **Élargir les droits des passagers à toutes les liaisons ferroviaires en correspondance (domestiques et transfrontalières, afin de garantir la poursuite du voyage en cas de retard du premier train, ainsi que la prise en charge de l'hébergement s'il est impossible de monter dans un autre train le même jour.**

Ces droits s'appliquent aux passagers quelles que soient les entreprises choisies.

L'objectif est que le passager européen en correspondance soit couvert dans toutes les situations. Cela peut se traduire par le fait d'émettre un « billet unique » dès lors qu'il y a une transaction unique, même si elle concerne deux entreprises différentes (ex : un achat sur Trainline d'un trajet Paris-Valencia, avec la SNCF puis la Renfe). Cette solution est cependant limitée par les différentes politiques concernant le calendrier de vente des billets. Par exemple, les billets TGV de la SNCF sont mis à la vente deux fois par an (en mars pour des voyages de juillet à décembre et en octobre pour des voyages de décembre à juillet de l'année suivante), tandis que la DB met ses billets à la vente de manière continue 6 mois à l'avance.

Une autre option, encore plus protectrice, serait d'octroyer des droits aux passagers en correspondance même s'ils ont réalisé plusieurs transactions, tant qu'un temps de correspondance « raisonnable » est respecté.

Méthodologie

LA SÉLECTION DES TRAJETS ANALYSÉS S'EST FAITE EN PLUSIEURS TEMPS :

- La liste des principales liaisons aériennes depuis la France provient d'un précédent rapport. Ces chiffres avaient été retraités par nos soins afin d'intégrer tous les aéroports de chaque ville (ex : Paris CDG, Paris Orly et Beauvais pour la ville de Paris). Ils couvrent une année coulante du Q4 2023 au Q3 2024. Par souci de simplification dans le texte nous évoquons ces chiffres comme ceux de l'année 2024.
- Nous avons sélectionné les 30 principales liaisons depuis Paris (tableau 1), ainsi que les 10 principales liaisons qui ne concernent pas Paris (tableau 2), afin de donner à voir également les enjeux de connexion des grandes villes françaises avec l'étranger. Nous avons ensuite regardé pour chacune de ces 40 liaisons quel était le trajet le plus direct en termes de nombre de correspondances.
- Nous avons ensuite réduit l'analyse aux 18 liaisons avec plus de 500 000 passagers aériens depuis la France (soit 1 million dans les deux sens), avec une alternative ferroviaire « acceptable » (c'est à dire un trajet faisable dans une journée ou une nuit + une demi-journée), et qui nécessitent au moins une correspondance.
- Pour ces 18 liaisons nous avons analysé les différents trajets possibles le vendredi 24 avril 2026, sauf pour Paris-Copenhague (trajet le samedi 25 juillet, afin de bénéficier du nouvel arrêt à Hambourg du train de nuit Paris-Berlin opéré par European Sleeper). La recherche a eu lieu mercredi 8 avril 2026. Pour chacune de ces combinaisons, nous avons regardé si les deux principaux outils de distribution numérique en France, SNCF Connect et Trainline, proposaient cette option à la vente (tableau 3). Nous avons ensuite analysé pour chaque liaison si les passagers étaient autorisés à monter gratuitement dans le prochain train, en cas de retard du premier (tableau 4). La combinaison

de ces deux analyses nous a permis de réaliser le tableau de la synthèse, qui récapitule les principaux résultats.

À noter : nous avons envoyé les résultats d'une première recherche réalisée le 20 mars 2026 aux deux principales plateformes pour d'éventuels commentaires. SNCF Connect ne nous a pas répondu. Trainline nous a affirmé avoir « entièrement repensé [leur] moteur de combinaisons afin d'offrir davantage de choix et de flexibilité à nos clients », et que « ces améliorations restent en cours et continueront d'évoluer ».

COMMENT A ÉTÉ DÉFINIE LA LISTE DES TRAJETS « PERTINENTS » (TABLEAU 3) ?

Nous avons fait en sorte de mentionner l'arrivée la moins tardive et la plus tardive dans la ville de destination, ainsi que les différentes combinaisons d'opérateurs ferroviaires. Si plusieurs trajets étaient équivalents en termes de temps de trajet et de résultats (sur la question spécifique de l'affichage sur les plateformes SNCF Connect et Trainline), nous n'avons gardé que l'option la plus rapide.

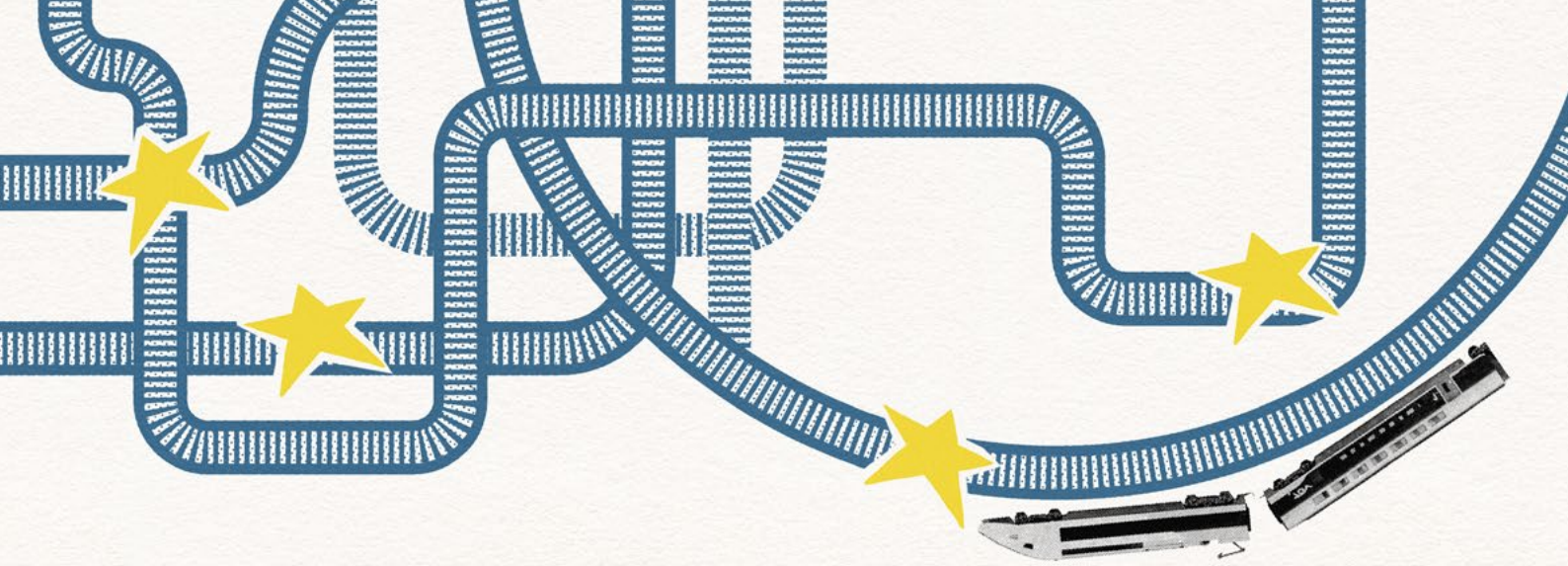
Lorsque le temps de trajet était différent entre SNCF Connect et Trainline (en raison d'un temps de correspondance différent), nous avons reporté la proposition de SNCF Connect.

Lorsque le temps de trajet était supérieur à une journée de trajet ou une nuit + une demi-journée, l'option n'a pas été retenue. C'est le cas notamment de l'option Paris-Varsovie via Berlin avec un train de nuit European Sleeper (18h-9h) puis le train de jour DB (10h-15h).

Lorsque le temps de correspondance était inférieur à 15 minutes, le trajet n'a pas été sélectionné non plus.

LES
MARCHÉS
EUROPÉENS
DES
TRANSPORTS
AÉRIENS

LES
MARCHÉS
EUROPÉENS
DES
TRANSPORTS
AÉRIENS



VOYAGER EN TRAIN VERS L'EUROPE :

UN CASSE-TÊTE POUR LES PASSAGERS

Le Réseau Action Climat, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes des changements climatiques, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1900 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre les changements climatiques et ses impacts.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

