



« BILLET UNIQUE » :
**Une révolution inachevée
pour les passagers
ferroviaires européens
en correspondance**

JUIN 2026

réseau
action
climat
france

| | |
|--|-----------|
| A. SNCF CONNECT TENUE D’AFFICHER LES TRAINS DES CONCURRENTS | 3 |
| <i>1.1. Six nouvelles liaisons seraient vendues sur SNCF Connect.....</i> | <i>3</i> |
| <i>1.2. ... mais aucune nouvelle destination européenne majeure</i> | <i>4</i> |
| <i>Encadré : la loi-cadre sur les transports est-elle moins ambitieuse ?</i> | <i>7</i> |
| | |
| B. LES PASSAGERS BIEN MIEUX PROTEGES EN CAS DE RUPTURE DE CORRESPONDANCE | 8 |
| <i>2.1. Une révolution pour les droits des passagers en correspondance.....</i> | <i>8</i> |
| <i>2.2. ... mais inopérante sur SNCF Connect vers l’Espagne et l’Italie.....</i> | <i>9</i> |
| <i>Encadré : la liaison Paris-Madrid sera-t-elle (enfin) distribuée sur SNCF Connect ?</i> | <i>11</i> |
| | |
| CONCLUSION : UN REGLEMENT AMBITIEUX QUI S’ARRETE AU MILIEU DU GUE | 12 |
| | |
| LA RECOMMANDATION DU RESEAU ACTION CLIMAT : ETENDRE LE PERIMETRE GEOGRAPHIQUE | 13 |

RÉSUMÉ EXECUTIF

La Commission européenne a proposé le 13 mai 2026 un paquet de trois règlements, intitulé "[Passenger Package](#)", dans le but de faciliter le voyage en train en Europe. La note suivante évalue l'impact de ces textes sur les passagers ferroviaires au départ de la France.

La proposition de la Commission introduit une petite révolution : **un trajet combinant différentes entreprises ferroviaires sera considéré comme un "billet unique" s'il est acheté en une seule transaction**, ce qui ouvrira de nouveaux droits aux passagers. En cas de rupture de correspondance indépendante de leur volonté (retard ou annulation du premier train), ils seront indemnisés et réacheminés à destination sans surcoût (possibilité de monter dans le prochain train, repas et hébergement pris en charge).

Pour faciliter l'achat de billets uniques, la Commission propose également d'obliger les principales plateformes de distribution (SNCF Connect en France) à vendre les billets de tous les trains au départ ou à l'arrivée du pays de référence, même ceux opérés par des entreprises concurrentes.

Ces deux nouveautés sont une excellente nouvelle pour les passagers, mais **la proposition s'arrête cependant au milieu du gué** dans son objectif d'encourager le report modal de l'avion vers le train :

- **Les trajets en correspondance vers l'Espagne et l'Italie ne seront toujours pas vendus par la SNCF, empêchant les passagers français d'acheter un "billet unique"**. [SNCF Connect ne distribue plus aucune entreprise ferroviaire opérant en Espagne ou en Italie depuis 2024](#), et ne sera toujours pas tenue de le faire à l'avenir puisque ces trains ne circulent pas sur le territoire français. Pour un trajet Paris-Rome via Milan, ou Paris-Madrid via Barcelone, les passagers français devront donc se tourner vers Trainline (ou équivalent) pour acheter un "billet unique"... ou choisir l'avion.
- Aucune liaison directe majeure n'ouvrira à la vente sur SNCF Connect. La plateforme serait tenue de distribuer les billets de Trenitalia, Renfe et European Sleeper, mais ces entreprises se positionnent sur des trajets déjà proposés par la SNCF (ex : Paris-Milan ou Paris-Berlin) ou sur des liaisons moins empruntées en avion (Madrid-Marseille ou Lyon-Barcelone).

Le Parlement et le Conseil européens ont désormais l'occasion de réhausser l'ambition du texte, en élargissant l'obligation de distribution aux principales liaisons aériennes.

La France peut devenir pionnière dès maintenant, avec le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, dont la [version adoptée en première lecture par le Sénat](#) propose une obligation similaire pour SNCF Connect, et dont la discussion début à l'Assemblée Nationale.

A. SNCF Connect tenue d'afficher les trains des concurrents

1.1. SIX NOUVELLES LIAISONS SERAIENT VENDUES SUR SNCF CONNECT...

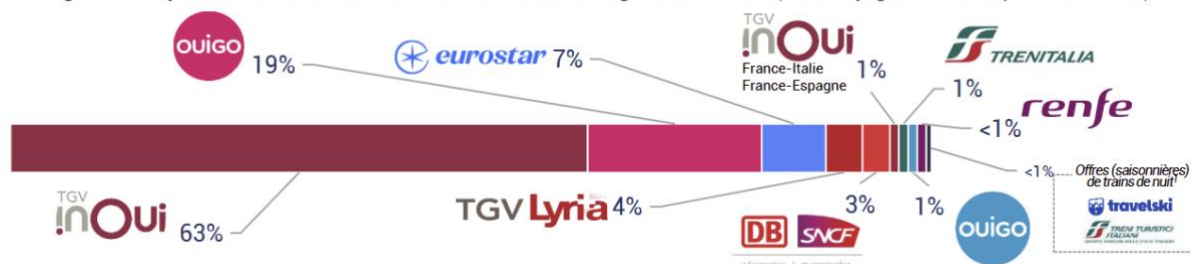
La Commission européenne propose que les plateformes numériques "dominantes" (c'est-à-dire qui représentent plus de 50% de parts de marché dans un pays) soient obligées de vendre les billets de tous les trains au départ ou à l'arrivée du pays de référence. En France, SNCF Connect serait alors obligée de distribuer les entreprises concurrentes de la SNCF si ces dernières le souhaitent. Trenitalia, Velvet et European Sleeper ont déjà annoncé leur intérêt, et il y a fort à parier que Renfe utiliserait ce droit également, au vu de la position centrale de SNCF Connect aujourd'hui dans la vente de billets en France.

Il existe aujourd'hui 6 liaisons de Services Librement Organisés opérés par des concurrents de la SNCF sur le territoire français (pour tout ou partie de la liaison) :

1. Paris-Lyon (Trenitalia) - 14 AR par jour
2. Paris-Marseille (Trenitalia) - 4 AR par jour
3. Paris-Turin-Milan (Trenitalia) - 2 AR par jour
4. Marseille-Barcelone-Madrid (Renfe) - 1 AR par jour
5. Lyon-Barcelone (Renfe) - 1 AR par jour
6. Paris-Hambourg-Berlin (European Sleeper) - 3 AR par semaine*

Ces 6 liaisons sont encore très marginales en comparaison à la totalité des liaisons opérées par les entreprises de la SNCF (TGV Inoui, Ouigo, Eurostar, TGV Lyria). En 2025, [selon l'Autorité de Régulation des Transports](#), la SNCF concentrerait plus de 98 % des distances parcourues (passagers.km) par les Services Librement Organisés sur le territoire français.

Figure 8 - Fréquentation 2025 des services ferroviaires librement organisés en France (% des voyageurs.km transportés en France)



La proposition de la Commission européenne aurait donc pour conséquence principale de renforcer l'offre ferroviaire disponible à la vente sur SNCF Connect pour certaines liaisons domestiques (Paris-Lyon, Paris-Marseille) et internationales (Paris-Milan, Paris-Berlin, Lyon-Barcelone).

C'est une réelle avancée dans la mesure où les utilisateurs de la plateforme de la SNCF auraient alors accès à plus d'horaires et de tarifs, parfois plus avantageux. Sur la liaison Paris-Marseille, qui a transporté plus d'un million de passagers aériens en 2025, ce sont 4 allers-retours quotidiens et près de 4000 sièges supplémentaires par jour qui seront désormais disponibles sur SNCF Connect, avec la vente des billets de Trenitalia¹.

¹ Les rames "Frecciarossa 1000" de Trenitalia ont une [capacité de 457 sièges](#), soit 3656 sièges par jour pour les 4 AR entre Paris et Marseille.

De rares nouvelles “origine - destinations” internationales seraient également vendues sur la plateforme de la SNCF, citons les principales :

- **Paris-Hambourg en train de nuit (European Sleeper), 3 jours par semaine.** Au-delà de la destination allemande, la liaison directe vers Hambourg est géographiquement intéressante en ce qu'elle ouvre des correspondances vers la Scandinavie (Copenhague, Malmö ou Stockholm). Jusqu'ici SNCF Connect distribuait des trains vers Hambourg avec une ou deux correspondances, et une arrivée trop tardive pour continuer le voyage en train de jour.
- **Marseille-Madrid en train à grande vitesse (Renfe), 1 fois par jour.** SNCF Connect ne distribuait jusqu'ici aucun train à destination de Madrid, alors même que la SNCF opère des trains de bout en bout grâce à sa filiale Ouigo Espagne. A noter que le train de la Renfe passe également par Barcelone, permettant de réaliser la liaison Marseille-Barcelone sans correspondance, en 4h30, ainsi que par Saragosse.
- **Lyon-Barcelone en train à grande vitesse (Renfe), 1 fois par jour.** Les trains de la SNCF qui circulent entre Paris et Barcelone ne s'arrêtent pas à Lyon, la liaison directe n'est donc pas distribuée sur SNCF Connect (la plateforme propose une correspondance à Valence TGV).
- **Lyon-Milan en train à grande vitesse (Trenitalia), 2 fois par jour.** Les trains de la SNCF qui circulent entre Paris et Milan ne s'arrêtent pas à Lyon, la liaison directe n'est donc pas distribuée sur SNCF Connect (la plateforme propose une correspondance à Chambéry ou Aix-les-Bains).

Aucune de ces liaisons n'a transporté plus d'un million de passagers aériens par an en 2024 : 800 000 pour Paris-Hambourg, 500 000 pour Marseille-Madrid, 300 000 pour Lyon-Barcelone et environ 100 000 pour Marseille-Barcelone².

Notons encore les liaisons annoncées par des concurrents de la SNCF qui, si elles se confirment, seront également distribuées sur SNCF Connect si la nouvelle réglementation européenne était adoptée en l'état :

- Décembre 2026 : Paris-Amsterdam en train classique (Go Volta)
- 2027 : Bruxelles-Barcelone en train de nuit (European Sleeper). Le train desservira des villes du sud de la France (Avignon, Montpellier, Nîmes, Perpignan)
- 2028 : Paris-Bordeaux en train à grande vitesse (Velvet)

1.2. ... MAIS AUCUNE NOUVELLE DESTINATION EUROPEENNE MAJEURE

Parmi les 27 liaisons aériennes ayant transporté plus d'un million de personnes entre la France et l'Europe, et dont l'alternative ferroviaire est “raisonnable” (moins d'une journée, ou une nuit + une demi-journée), la proposition de la Commission européenne n'opère pas de changement majeur concernant la distribution sur SNCF Connect, comme le montre le tableau suivant.

² Les deux premières estimations proviennent de données Eurostat, les deux dernières du [dernier rapport de l'Autorité de Régulation des Transports](#) (page 79)

| Liaisons | Passagers aériens (2024) | Trajet direct | La liaison est-elle distribuée sur Connect ? | | |
|-------------------|--------------------------|---------------|--|---|------------------------------|
| | | | Aujourd'hui | Avec la proposition de la Commission | La situation a-t-elle évolué |
| Paris-Madrid | 2 690 000 | Non | Non | Non (en l'état des horaires ³) | Non |
| Paris-Barcelone | 2 550 000 | Oui | Oui | Oui | Non ⁴ |
| Paris-Milan | 2 420 000 | Oui | En partie | Oui | En partie |
| Paris-Rome | 2 370 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Londres | 2 230 000 | Oui | Oui | Oui | Non |
| Nice-Londres | 1 450 000 | Non | En partie | Oui | En partie |
| Paris-Amsterdam | 1 120 000 | Oui | Oui | Oui | Non ⁵ |
| Paris-Venise | 1 090 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Berlin | 1 070 000 | Oui | En partie | Oui | En partie |
| Paris-Manchester | 930 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Copenhague | 880 000 | Non | En partie | En partie | En partie |
| Paris-Vienne | 840 000 | Non | En partie | En partie | Non |
| Paris-Munich | 830 000 | Oui | Oui | Oui | Non |
| Paris-Naples | 740 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Francfort | 730 000 | Oui | Oui | Oui | Non |
| Paris-Prague | 720 000 | Non | En partie | En partie | Non |
| Paris-Varsovie | 720 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Genève | 710 000 | Oui | Oui | Oui | Non |
| Marseille-Londres | 630 000 | Non | En partie | Oui | En partie |
| Paris-Valence | 620 000 | Non | Non | Non | Non |

³ Le train à grande vitesse de la Renfe quitte Marseille autour de 8h et passe à Avignon TGV à 8h37, quand le premier train en provenance de Paris arrive lui autour de 8h48, empêchant la connexion pour quelques minutes. Voir encadré plus bas dans la note

⁴ Il sera cependant désormais possible de réserver un Paris-Barcelone avec correspondance à Lyon, avec un train de Trenitalia sur la première partie du trajet (Paris-Lyon) et/ou un train de la Renfe sur la seconde partie (Lyon-Barcelone).

⁵ L'entreprise Go Volta annonce un train classique entre Paris et Amsterdam à partir de décembre. Si cette arrivée se confirme et que le paquet européen est voté en l'état, la liaison serait distribuée sur SNCF Connect.

| | | | | | |
|------------------|---------|-----|-----------|-----|-----------|
| Paris-Florence | 620 000 | Non | Non | Non | Non |
| Lyon-Londres | 610 000 | Non | En partie | Oui | En partie |
| Paris-Seville | 590 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Edimbourg | 550 000 | Non | Non | Non | Non |
| Paris-Zurich | 540 000 | Oui | Oui | Oui | Non |
| Toulouse-Londres | 520 000 | Non | Oui | Oui | Non |
| Paris-Budapest | 520 000 | Non | Non | Non | Non |

Si la plateforme serait avec cette réforme tenue d'offrir l'ensemble des trains disponibles pour certaines destinations (ex : Paris-Milan), aucune nouvelle destination n'est "débloquée" à la vente. **Les liaisons vers l'Italie et l'Espagne qui nécessitent une correspondance (Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Valence etc.) seront toujours invisibles.** Idem pour certaines liaisons vers le Royaume-Uni (Paris-Manchester, Paris-Edimbourg).

| | Aujourd'hui | Avec la proposition de la Commission | Bilan |
|--|-------------|--------------------------------------|-------|
| Liaisons étudiées indisponibles à la vente sur Connect | 11/27 | 11/27 | = |
| Liaisons étudiées en partie distribuées sur Connect (certaines options ne sont pas disponibles à la vente) | 8/27 | 3/27 | -5 |
| Liaisons étudiées dont toutes les options sont distribuées sur Connect | 8/27 | 13/27 | +5 |

Autrement dit, la proposition de la Commission européenne enrichirait l'offre ferroviaire distribuée par SNCF Connect sur certaines liaisons (ex : Paris-Milan, Nice-Londres, Paris-Berlin) mais ne permettrait pas d'offrir de nouvelle liaison majeure aux nombreux usagers de la plateforme.

ENCADRE : LA LOI-CADRE SUR LES TRANSPORTS EST-ELLE MOINS AMBITIEUSE ?

En France, le projet de loi-cadre sur les transports, [adopté par le Sénat en première lecture le 28 avril 2026](#), propose également un mécanisme d'obligations pour les plateformes de distribution. Si l'intention est similaire au projet de la Commission européenne, les modalités pratiques diffèrent légèrement.

En l'état, le projet de loi prévoit ainsi que toute plateforme de distribution sera tenue d'afficher toutes les entreprises ferroviaires qui réalisent "un itinéraire identique ou similaire" à celui d'une entreprise ferroviaire déjà distribuée. Par exemple : puisque les TGV Inouï Paris-Milan et Paris-Marseille sont distribués sur SNCF Connect, la plateforme devra également distribuer les billets de Trenitalia sur ces mêmes liaisons.

Les 6 liaisons opérées par des concurrents de la SNCF sont-elles concernées par cette obligation, et donc distribuées par SNCF Connect ?

- **Paris-Lyon (Trenitalia) : oui**
- **Paris-Marseille (Trenitalia) : oui**
- **Paris-Turin-Milan (Trenitalia) : oui**
- **Marseille-Madrid (Renfe) : non sur Marseille-Madrid** car cette liaison n'est pas distribuée sur SNCF Connect. En revanche la question est ouverte pour Marseille-Barcelone puisque Connect propose cette liaison avec une correspondance (à Nîmes, Narbonne ou Béziers).
- **Lyon-Barcelone (Renfe) : la question reste ouverte** car le train Paris-Barcelone de la SNCF ne s'arrête pas à Lyon. SNCF Connect propose cette liaison uniquement avec une correspondance en gare de Valence TGV.
- **Paris-Berlin (European Sleeper) : probablement** car SNCF Connect distribue le TGV Paris-Berlin qui est un service ferroviaire "similaire" puisqu'il a la même origine-destination que le train de European Sleeper, même si l'un circule le jour et l'autre la nuit. La question reste ouverte pour les billets Paris-Hambourg puisque SNCF Connect ne les propose aujourd'hui qu'avec une correspondance à Francfort.

En ce sens, la proposition de la Commission est plus exhaustive, mais également plus claire que le projet de loi française puisqu'elle ne laisse aucune place à l'interprétation : dès qu'une entreprise ferroviaire opère un train sur le territoire français, elle est en droit de demander à SNCF Connect de distribuer ses billets.

B. Les passagers bien mieux protégés en cas de rupture de correspondance

2.1. UNE REVOLUTION POUR LES DROITS DES PASSAGERS EN CORRESPONDANCE...

La principale disposition du texte de la Commission européenne est la création d'un "billet unique" en cas de trajet en correspondance acheté en une seule transaction, tant que le délai de correspondance est jugé "raisonnable". Cette notion s'appliquerait quels que soient le type de trains empruntés (trains régionaux, Intercités, TGV, trains de nuit), le nombre de pays traversés ainsi que le nombre d'entreprises ferroviaires concernées.

Seront par exemple considérés comme des billets uniques :

- **Un trajet Paris-Rome via Milan** acheté sur la plateforme Trainline, en combinant les entreprises TGV Inouï et Italo (départ 12h46, arrivée 23h09)
- **Un trajet Marseille-Londres via Lille** acheté sur la plateforme SNCF Connect, en combinant les entreprises TGV Inouï et Eurostar (départ 15h10, arrivée 21h27)

La notion de billet unique ouvrirait de nouveaux droits pour les passagers ferroviaires en cas de "rupture de correspondance" (annulation ou retard indépendant de la volonté du passager, qui l'empêche de monter dans l'un des trains de son parcours) :

- La garantie de poursuivre le voyage, c'est-à-dire la possibilité de monter dans le prochain train de l'entreprise concernée sans surcoût. Dans l'exemple du Paris-Rome précité, si le TGV Inouï arrive à Milan avec du retard, le passager sera autorisé à monter dans le premier train de l'entreprise Italo à destination de Rome.
- Une assistance matérielle en cas d'allongement de la durée de parcours. Cela se manifeste concrètement par des rafraîchissements, de la nourriture, voire la prise en charge d'un hébergement si le prochain train ne part que le lendemain.
- Une compensation financière en cas de retard à l'arrivée, ou un remboursement intégral du billet sur demande (si le passager est informé des difficultés en amont, et décide d'annuler son voyage). C'est l'entreprise ferroviaire qui est responsable du retard ou de l'annulation qui verse cette compensation.

Pour garantir la disponibilité de tous les tronçons au moment de la réservation, la Commission européenne prévoit une obligation de vente des billets au minimum 5 mois avant le départ.

Cette disposition est une petite révolution dans la mesure où jusqu'ici un trajet qui combine différents tronçons et différents opérateurs donne lieu à l'émission de plusieurs billets *indépendants*. En cas de retard du premier train, le passager doit souvent racheter un billet au prix fort (voir notre [dernier rapport sur le sujet](#)), ce qui constitue un frein considérable au voyage en train.

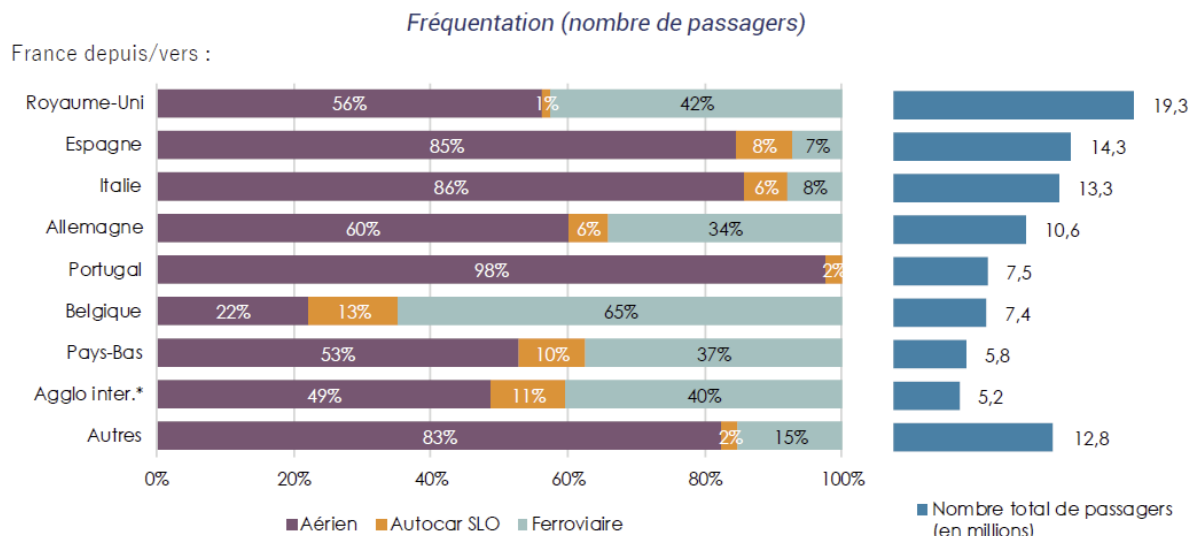
2.2. ... MAIS INOPERANTE SUR SNCF CONNECT VERS L'ESPAGNE ET L'ITALIE

Cette révolution est cependant inopérante sur SNCF Connect pour la majorité des liaisons entre la France et l'Europe. Sur les 18 liaisons aériennes ayant transporté plus d'un million de personnes en 2024, et dont l'alternative ferroviaire nécessite une correspondance, la majorité resterait impossible à réserver sur la plateforme de la SNCF.

| | Liaisons distribuées sur SNCF Connect | | Liaisons non-distribuées sur SNCF Connect | |
|--------------------|---|--------------------------------------|--|--------------------------------------|
| | Aujourd'hui | Avec la proposition de la Commission | Aujourd'hui | Avec la proposition de la Commission |
| Royaume-Uni | 4/6 (Nice-Londres, Marseille-Londres, Lyon-Londres, Toulouse-Londres) | 4/6 (idem) | 2/6 (Paris-Manchester, Paris-Edimbourg) | 2/6 (idem) |
| Italie | 0/4 | 0/4 | 4/4 (Paris-Rome, Paris-Venise, Paris-Florence, Paris-Naples) | 4/4 (idem) |
| Espagne | 0/3 | 0/3 | 3/3 (Paris-Madrid, Paris-Valence, Paris-Séville) | 3/3 (idem) |
| Autriche | 1/1(Paris-Vienne) | 1/1(idem) | 0/1 | 0/1 |
| Danemark | 1/1 (Paris-Copenhague) | 1/1 (idem) | 0/1 | 0/1 |
| République Tchèque | 1/1(Paris-Prague) | 1/1(idem) | 0/1 | 0/1 |
| Pologne | 0/1 | 0/1 | 1/1(Paris-Varsovie) | 1/1(idem) |
| Hongrie | 0/1 | 0/1 | 1/1 (Paris-Budapest) | 1/1 (idem) |

SNCF Connect n'étant pas tenue d'afficher les trains circulant à l'étranger, les trajets avec correspondance vers l'Italie et l'Espagne, deux des pays les plus prisés en avion, resteraient invisibles. Par conséquent, les utilisateurs de la plateforme ne pourront pas ouvrir leurs droits à un "billet unique", sauf à se rendre sur une plateforme concurrente comme Trainline, qui distribue des billets Paris-Rome (via Milan) ou Paris-Madrid (via Barcelone). Un comble quand l'objectif de cette réglementation est de favoriser les trajets transfrontaliers en train, en s'appuyant sur la force de frappe des plateformes dominantes comme SNCF Connect.

Le besoin est d'autant plus criant vers l'Espagne et l'Italie que le train représente encore une très faible part de marché face à l'avion (respectivement 7 % et 8 % selon l'Autorité de Régulation des Transports).



* Ensemble des agglomérations transfrontalières
 Source : ART d'après la DGAC, opérateurs d'autocars SLO, entreprises ferroviaires, OAG, Eurostat.

Le manque d'offre ferroviaire directe à destination de ces pays est une des principales causes de cette faible part de marché : entre Paris et Barcelone, seulement 1000 sièges sont vendus quotidiennement par la SNCF. Cependant, il est évident que l'indisponibilité des liaisons en correspondance sur la principale plateforme de réservation en France (SNCF Connect) renforce encore les difficultés du ferroviaire face à l'aérien. Comment choisir le train pour aller à Rome... si on ne sait même pas que le trajet est possible avec une seule correspondance ?

ENCADRE : LA LIAISON PARIS-MADRID SERA-T-ELLE (ENFIN) DISTRIBUÉE SUR SNCF CONNECT ?

La liaison entre Paris et Madrid est celle qui a transporté le plus de passagers aériens en 2024 (2,7 millions depuis la France vers l'Espagne, soit plus de 5 millions de passagers dans les deux sens). Cet exemple est donc loin d'être anecdotique.

Pour relier Paris à Madrid en train, le plus rapide est de réaliser une correspondance à Barcelone, en combinant un TGV Inouï sur le tronçon Paris-Barcelone, puis un train d'une autre entreprise (Renfe, Iryo ou Ouigo Espagne) sur le tronçon Barcelone-Madrid. Le samedi 4 juillet 2026, il est ainsi possible de partir à 6h42 de Paris Gare de Lyon, et d'arriver à 17h27 à Madrid (TGV Inouï + Iryo).

En l'état de la proposition de la Commission européenne, SNCF Connect ne serait pas tenue d'afficher la liaison Paris-Madrid via Barcelone dans la mesure où la deuxième partie du trajet (Barcelone-Madrid) se déroule intégralement sur le territoire espagnol. Or l'obligation de distribution ne s'applique que pour les trains au départ ou à l'arrivée du pays de référence (la France dans le cas de SNCF Connect).

Mais Madrid est desservie directement depuis le territoire français, puisque la Renfe opère un train quotidien entre Marseille et la capitale espagnole (via Avignon, Nîmes, Montpellier, Barcelone). SNCF Connect serait tenue de distribuer les billets de ce train, et il serait donc théoriquement possible de réserver un "billet unique" Paris-Madrid via Avignon. En l'état, la correspondance est cependant impossible pour quelques minutes : le train de la Renfe passe à Avignon TGV à 8h37, quand le premier train Ouigo depuis Paris arrive à Avignon... à 8h48⁶.

La situation est la même dans le sens Madrid-Marseille puisque le train de la Renfe arrive en gare d'Avignon TGV à 20h52, près d'une heure après le départ du dernier train pour Paris.

Si la proposition de la Commission était adoptée, il est cependant plausible que l'entreprise espagnole décale le départ depuis Marseille, et avance celui depuis Madrid, afin de rendre la correspondance possible en gare d'Avignon. SNCF Connect serait alors tenue de proposer un "billet unique" entre les deux villes, ouvrant une protection complète aux passagers.

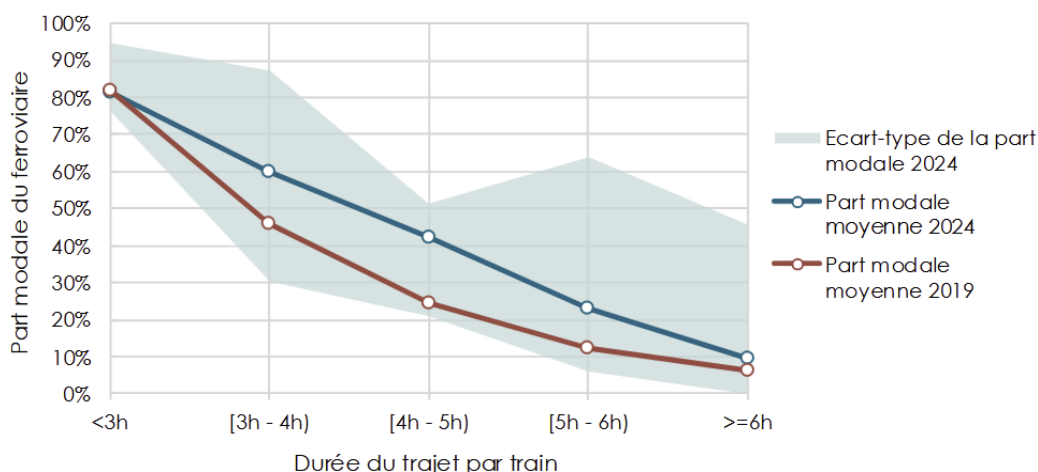
⁶ Horaires pour un trajet le samedi 4 juillet 2026, mais l'observation est valable toute l'année.

Conclusion : un règlement ambitieux qui s'arrête au milieu du gué

La proposition de la Commission européenne a l'immense mérite d'octroyer des nouveaux droits aux passagers ferroviaires, dans un contexte où les trajets en correspondance sont souvent indispensables pour voyager à l'étranger (faute de trajets directs sur de nombreuses liaisons). En obligeant les plateformes numériques "dominantes" comme SNCF Connect à afficher les trains de la concurrence, elle permet aux passagers de visualiser l'ensemble de l'offre ferroviaire sans avoir à changer leurs habitudes.

Cette ambition de favoriser les liaisons ferroviaires transfrontalières est d'autant plus bienvenue que les voyageurs choisissent le train pour des trajets de plus en plus longs. Le TGV entre Paris et Berlin affiche complet malgré les 8h de trajet, tout comme les liaisons Paris-Milan et Paris-Barcelone (7h de trajet environ). Dans son **dernier rapport (juin 2026)**, l'Autorité de Régulation des Transports met ainsi en évidence une augmentation très marquée de la part de marché du train sur les trajets entre 4 et 6h (+ 15 points entre 2019 et 2024 sur les trajets entre 4 et 5h), confirmant cette propension à voyager de plus en plus longtemps en train⁷.

Figure 58 - Part modale du train au sein des liaisons européennes directes en concurrence avec l'aérien en 2019 et 2024, en fonction du temps de trajet par train



Source : ART d'après la DGAC, entreprises ferroviaires, OAG, Eurostat.

En l'état, la proposition échoue cependant à changer la donne de manière structurelle, dans la mesure où les principales liaisons avec correspondance depuis la France vers l'Europe resteraient invisibles sur SNCF Connect. Les passagers ferroviaires ne pourront donc pas jouir de leurs nouveaux droits sauf à utiliser une autre plateforme (Trainline ou équivalent).

Dans ces conditions, le risque est grand que l'avion reste le choix par défaut pour la majorité des passagers vers l'Espagne et l'Italie.

⁷ L'augmentation plus faible pour les trajets de plus de 6h est à mettre en relation avec la faiblesse du nombre de sièges vendus sur les liaisons de plus de 6h. Sur Paris-Barcelone, le transport ferroviaire offre 1 000 à 1500 sièges à la vente chaque jour, contre plus de 6 500 pour l'aérien selon l'Autorité de Régulation des Transports. Sur Paris-Berlin ou Paris-Vienne, la comparaison était encore plus famélique en 2024 (un train de nuit circulant un jour sur deux, soit entre 100 et 200 sièges par jour et par destination en moyenne).

Notre recommandation : obliger SNCF Connect à distribuer les principaux trajets vers l'Espagne et l'Italie

Fort de ces constats, **le Réseau Action Climat recommande une extension du périmètre géographique des obligations pesant sur les distributeurs "dominants" comme SNCF Connect.**

Une plateforme comme SNCF Connect devrait être tenue d'afficher les trains d'autres entreprises ferroviaires, non seulement au départ et à l'arrivée du pays de référence (ici la France), mais également de certains pays voisins, afin de permettre aux passagers de choisir le train plutôt que l'avion sur les principales liaisons entre la France et l'Europe. Dans cette perspective, les principales entreprises italiennes (Trenitalia, Italo) ou espagnoles (Renfe, Iryo, Ouigo Espagne) seraient ainsi distribuées sur SNCF Connect, et permettraient aux passagers français de réserver facilement un "billet unique" vers Rome ou Madrid.

Le Parlement européen et le Conseil européen ont l'occasion d'adopter une version plus ambitieuse du texte dans les mois à venir, en élargissant l'obligation d'affichage aux principales liaisons depuis la France vers l'Europe.

La France peut également devenir une pionnière en Europe, avec le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, dont la [version adoptée en première lecture par le Sénat](#) propose une obligation de vente de certains concurrents sur SNCF Connect.

RÉSEAU ACTION CLIMAT

Le Réseau Action Climat-France, 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 2 500 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 le changement climatique et ses impacts.

Mundo M
47 avenue Pasteur
93100 Montreuil
01 48 58 83 92
reseauactionclimat.org

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

