Réservation multimodale

2026/0113(COD) - 13/05/2026 - Document de base législatif

OBJECTIF : simplifier la réservation de voyages à l'échelle de l'UE en établissant un cadre réglementaire commun pour les services de mobilité numérique multimodaux.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire et sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : cette proposition, accompagnée d'un projet de règlement sur la billetterie ferroviaire et de la révision du règlement sur les droits des passagers ferroviaires, vise à résoudre les difficultés rencontrées par les voyageurs pour rechercher, comparer, combiner et réserver des trajets multimodaux en Europe.

Malgré l'existence de nombreuses options de transport combiné, les plateformes numériques de mobilité montrent rarement des trajets intégrant plusieurs modes de transport, et les réservations restent compliquées. Une enquête Eurobaromètre de 2024 révèle qu'un tiers des citoyens européens n'a jamais réservé de voyage multimodal, et que beaucoup rencontrent des difficultés pour trouver ou acheter tous les billets nécessaires au même endroit, notamment pour le rail.

La proposition cherche donc à **améliorer la transparence, garantir des conditions plus équitables et créer une concurrence plus équilibrée sur le marché numérique de la billetterie** pour les transports aérien, ferroviaire, routier et maritime. Elle vise aussi à faciliter l'accès à toutes les options de voyage disponibles, y compris multimodales, afin de renforcer la compétitivité et la durabilité du secteur des transports.

La proposition soutient les priorités politiques de l'UE pour la période 2024-2029 et la stratégie pour une mobilité durable et intelligente, qui vise à rendre les transports plus compétitifs, durables et multimodaux.

CONTENU : la proposition de la Commission établit un cadre visant à **faciliter la mobilité multimodale des passagers** impliquant plusieurs opérateurs, grâce au déploiement et à l'utilisation de services de mobilité numérique multimodaux «entreprise-consommateur» et «entreprise-entreprise». Elle définit des règles communes de coopération garantissant des conditions de concurrence équitables pour les prestataires de services de mobilité numérique multimodaux, les utilisateurs professionnels de ces services, ainsi que les opérateurs de transport fournissant le service de transport sous-jacent. Elle définit également des règles concernant les informations que ces prestataires doivent fournir aux utilisateurs professionnels, aux utilisateurs finaux et aux autorités de transport public.

Le règlement proposé distingue deux catégories de prestataires :

1. les MDMS B2C (plateformes B2C vendant directement aux voyageurs);

2. les MDMS B2B (plateformes au service des agences de voyages et des sociétés de gestion des voyages, c'est-à-dire les successeurs des systèmes de réservation informatisés traditionnels).

Désignation des prestataires ayant une présence significative sur le marché

Les prestataires de MDMS B2C qui atteignent les seuils de volume et de valeur définis à l'annexe I du règlement devraient en informer la Commission (pour une désignation au niveau de l'Union) ou l'autorité

nationale de contrôle compétente (pour une désignation au niveau national). Les prestataires de MDMS B2C devraient, chaque année, communiquer à la Commission et à l'État membre dans lequel ils sont établis le nombre et la valeur des billets vendus par mode de transport, par an et par État membre.

Conditions applicables aux accords commerciaux

Les fournisseurs de MDMS B2C indispensables et tous les fournisseurs de MDMS B2B devraient, lorsqu' ils concluent des accords commerciaux avec des opérateurs de transport, interdire les clauses d' exclusivité, protéger les données commercialement sensibles et veiller à ce que la rémunération soit fixée selon des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires. Les fournisseurs B2B devraient en outre offrir un accès non discriminatoire à leurs infrastructures de distribution. Les accords conclus avec les utilisateurs professionnels ne devraient pas imposer de conditions techniques ou contractuelles injustifiées; les petites entreprises pourraient résilier les accords après un an moyennant un préavis de trois mois.

Critères d'affichage et de classement neutres

Tous les fournisseurs de MDMS devraient afficher les produits de transport de manière neutre et exhaustive. Les critères de classement par défaut devraient comprendre le prix final, la durée du trajet, les émissions de GES, les émissions en équivalent CO, l'heure de départ et l'accessibilité pour les personnes handicapées.

Informations sur les émissions

Les prestataires de services MDMS devraient afficher des **informations claires, transparentes et accessibles** sur les émissions de GES ou les émissions en équivalent CO, selon le cas, des produits de transport, dès lors que ces informations sont mises à disposition par les opérateurs de transport.

Partage des données avec les autorités de transport public

Les prestataires de services MDMS B2C devraient, sur demande, fournir aux autorités de transport public des données agrégées et anonymisées sur le **volume de passagers** à des fins de planification des transports et de politique de mobilité durable.

Contrôle de l'application

Chaque État membre devrait désigner un **organisme national de contrôle** indépendant doté de ressources adéquates. La compétence en matière de contrôle de l'application relève du lieu d'établissement du fournisseur. Les organismes nationaux de contrôle devraient coopérer au sein d'un réseau coordonné par la Commission qui se réunit au moins une fois par an. Les sanctions seront fixées par les États membres et devront être effectives, proportionnées et dissuasives. Un mécanisme de plainte serait mis en place à l'intention des opérateurs, des fournisseurs de MDMS, des utilisateurs professionnels et des autorités de transport public.

Traitement équivalent des transporteurs aériens de pays tiers

Les transporteurs aériens de l'Union et des pays tiers devraient bénéficier d'un traitement équivalent en ce qui concerne les services MDMS B2B et B2C.