

Position de l'UTPF sur les textes relatifs à l'amélioration des droits et de l'information des voyageurs

S'assurer d'un cadre cohérent et en adéquation avec les spécificités du secteur ferroviaire et des transports publics urbains pour le bénéfice des passagers

Quelques mots sur l'UTPF

L'UTPF est l'organisation professionnelle représentative en France des opérateurs de transport public urbain (exploitants de 170 réseaux de bus, métros, trams), des opérateurs ferroviaires (voyageurs et fret) et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.

Principaux messages du secteur

L'UTPF partage l'ambition de la Commission européenne de vouloir assurer une meilleure protection des passagers et de leurs droits dans le cadre des déplacements, qu'ils soient unimodaux ou multimodaux, en vue d'améliorer l'expérience des passagers. Pour les secteurs que l'UTPF représente, les passagers bénéficient déjà d'un système de protection et d'un ensemble de droits basés sur une réglementation solide et complète tenant compte de leurs spécificités.

Dans le cadre de l'examen des deux textes relatifs à l'amélioration des droits et de l'information des voyageurs, l'UTPF souhaite faire passer trois messages clefs aux décideurs européens :

- Il est impératif de **fixer un cadre multimodal cohérent et lisible avec les règles appliquées par modes de transport.**
- Du fait de leurs spécificités, **les modes et services de transport en grande partie exclus ou dispensés d'appliquer la législation de l'UE sur les droits des passagers doivent être expressément exclus du futur cadre multimodal.** Il est ici tout particulièrement question des spécificités du transport public urbain (tels que bus, tramway, métros) et des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux.
- Le champ d'application des mesures prévues pour les besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR) du futur cadre multimodal manque de clarté et a besoin d'être précisé.

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) partage l'ambition de la Commission européenne de vouloir assurer une meilleure protection des passagers et de leurs droits dans le cadre de leurs déplacements, qu'ils soient unimodaux ou multimodaux. Le renforcement, d'une part, des mécanismes d'application des droits des passagers dans l'Union¹ voyageant respectivement par avion, par chemin de fer, par bateau ou par autocars et autobus, et la création, d'autre part, d'un cadre de protection dédié aux déplacements multimodaux² sont susceptibles d'améliorer l'expérience des passagers. L'UTPF rappelle toutefois que **les passagers bénéficient déjà**, pour les secteurs que l'UTPF représente, **d'un système de protection et d'un ensemble de droits basés sur une réglementation solide et complète tenant compte de leurs spécificités.**

L'UTPF souligne qu'en plus de ces obligations réglementaires, **les acteurs des transports publics urbains et ferroviaires sont porteurs de nombreuses initiatives et d'engagements volontaires pour favoriser les droits des passagers.** En effet, l'UTPF et ses adhérents se sont attachés de longue date à améliorer la qualité et l'efficacité des services proposés aux voyageurs, par le biais notamment d'engagements volontaires définis en étroite collaboration avec les Autorités organisatrices et les associations de passagers.

L'UTPF soutient totalement l'objectif de « parvenir à une multimodalité efficace, dans le cadre de laquelle les passagers combinent plusieurs modes de transport au cours d'un voyage, en utilisant le mode le plus durable et le plus efficace pour chaque trajet »³. Toutefois, l'UTPF estime que la proposition initiale de la Commission européenne risque en l'état de fragiliser et de complexifier les droits des passagers existants (déjà couverts par la législation de l'Union), à rebours des objectifs de cette initiative. L'UTPF note avec satisfaction que les orientations générales du Conseil⁴ proposent des adaptations bienvenues susceptibles de promouvoir la multimodalité de manière cohérente et en adéquation avec la réalité du secteur ferroviaire et des transports publics urbains. Ces adaptations au bénéfice des passagers doivent encore être renforcées pour pallier aux risques de confusion sur les droits garantis dont ils bénéficient.

Fixer un cadre multimodal cohérent et lisible avec les règles appliquées par modes de transport

- **Deux initiatives à examiner de concert : l'exemple du formulaire commun pour les demandes de remboursement et d'indemnisation dans le futur cadre multimodal**

L'UTPF souligne **l'existence d'une forte interdépendance entre la proposition relative à l'amélioration des droits des passagers dans le cadre des déplacements multimodaux et la proposition de révision des droits des passagers par modes de transport.**

¹ Proposition de règlement européen modifiant les règlements (CE) n° 261/2004, (CE) n° 1107/2006, (UE) n° 1177/2010, (UE) n° 181/2011 et (UE) 2021/782 en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union.

² Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux.

³ Questions et réponses sur la révision des règlements relatifs aux droits des passagers – Commission européenne - https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_23_6111

⁴ Orientations générales du Conseil du 5 décembre 2024 sur la proposition de règlement européen modifiant les règlements (CE) n° 261/2004, (CE) n° 1107/2006, (UE) n° 1177/2010, (UE) n° 181/2011 et (UE) 2021/782 en ce qui concerne le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'Union ainsi que sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux.

En effet, la proposition de règlement sur les droits des passagers dans le contexte des voyages multimodaux intègre des évolutions présentes dans la proposition de révision des droits des passagers par modes de transport, qui ne sont pour l'heure pas encore en vigueur à l'ensemble des modes de transport concernés. **Aussi l'UTPF alerte-t-elle sur la nécessité impérieuse d'assurer à minima un examen commun des deux textes.** Il ne serait pas cohérent de faire bénéficier les voyageurs multimodaux de droits qui ne préexisteraient pas dans la législation applicable aux différents modes de transport.

Par exemple, Il est notamment question de l'exigence d'un formulaire commun pour les demandes de remboursement et d'indemnisation (article 11). Actuellement, ce document n'est prévu et adopté que par la législation européenne pour les services ferroviaires⁵. Cette exigence est désormais proposée pour les autres modes de transport couverts par la législation européenne sur les droits des passagers.

Sur ce point précis, l'UTPF recommande de différer/décaler l'entrée en vigueur de cette disposition afin d'évaluer au préalable sa mise en œuvre effective pour les services ferroviaires (et a fortiori pour chacun des autres modes de transport) avant d'adopter un nouveau formulaire commun pour les trajets multimodaux. L'objectif est d'éviter la multiplication de différents standards qui seraient là encore source de confusion pour les voyageurs. L'UTPF avait d'ailleurs eu l'occasion d'alerter la Commission sur certaines réalités opérationnelles dans le projet de formulaire en préparation pour le mode ferroviaire⁶, liées par exemple à la prise en compte de la ou des langues de travail de l'entreprise ferroviaire pour son traitement.

Recommandations :

- **Au vu des interdépendances des deux textes relatifs aux droits des passagers, l'UTPF alerte les décideurs européens sur l'impératif de les examiner, a minima, en parallèle. Il n'est pas envisageable de faire bénéficier les voyageurs multimodaux de droits qui ne préexisteraient pas dans la législation applicable aux différents modes de transport.**
- **Concernant l'exigence d'un formulaire commun pour les trajets multimodaux, l'UTPF recommande une mise en place décalée afin de ne pas multiplier les standards.**

⁵ Cf. articles 18 §6 et 19 §5 du règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et le règlement d'exécution (UE) 2024/949 de la Commission du 27 mars 2024 établissant un formulaire commun pour les demandes de remboursement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires en cas de retards, de correspondances manquées et d'annulations de services ferroviaires conformément au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil.

⁶ Contribution de l'UTPF à la consultation publique de la Commission européenne relative aux droits des voyageurs ferroviaires et à l'établissement d'un formulaire-type européen pour les demandes de remboursement et d'indemnisation des voyageurs ferroviaires – 6 avril 2023.

Avis UTPF sur les Orientations Générales du Conseil

- **L'UTPF se félicite :**
 - **de l'examen de concert des deux initiatives, la seule méthode à même de créer un cadre multimodal cohérent et lisible avec les règles appliquées par modes de transport ;**
 - **des avancées obtenues sur le formulaire commun pour les trajets multimodaux tenant compte des réalités opérationnelles des transporteurs.**
- **L'UTPF regrette néanmoins que les précisions apportées sur le formulaire commun pour les trajets multimodaux ne pourront pas bénéficier au mode ferroviaire qui dispose déjà d'un dispositif dédié (sans mention de la langue de réservation).**

- **L'enjeu d'un cadre multimodal cohérent avec les récentes avancées dont bénéficient déjà les passagers ferroviaires**

L'UTPF rappelle que les voyageurs ferroviaires bénéficient de la réglementation la plus engageante et novatrice en comparaison avec d'autres modes de transport **sur la question des droits des passagers**. Cette révision est entrée en vigueur le 7 juin 2023. Les effets de cette révision commencent à peine à être visibles. Il est donc crucial de **ne pas imposer aux acteurs ferroviaires de nouvelles obligations qui pourraient diluer les progrès de cette refonte**.

Poursuivant cette préoccupation, l'UTPF se félicite que la proposition laisse la liberté contractuelle aux opérateurs de transport de décider si leurs services font partie d'un « billet multimodal unique » ou d'un « billet multimodal combiné ». En somme, l'UTPF rappelle qu'il ne faut **pas imposer l'obligation d'offrir des billets « directs » pour les voyages multimodaux, y compris lorsque le trajet multimodal fait l'objet d'un accord entre transporteurs pour proposer des services de transport successifs**.

Sur ce point, **dans le cas où un « billet multimodal unique » serait proposé par un intermédiaire**, il convient de **s'assurer du consentement préalable des opérateurs effectifs chargés de réaliser la prestation** pour être intégré dans ce genre de produit. Un transporteur ne devrait pas engager sa responsabilité en matière de droits des passagers pour un voyage multimodal pour lequel il n'a pas été informé ou n'a pas donné son accord préalable. Aussi l'UTPF préconise-t-elle d'inclure dans la définition de « vendeur de billet » du texte⁷ les précisions de la définition présente dans la législation européenne pour les services ferroviaires⁸ et qui fait mention de **l'impératif d'établir un contrat entre le vendeur et l'entreprise ferroviaire**.

Par ailleurs, l'UTPF alerte sur **les risques de désincitation que pourrait générer la mise en œuvre d'un cadre plus favorable aux passagers multimodaux qu'aux passagers modaux** (par exemple en matière de retard ou d'indemnisation), et ce au détriment du développement d'offres multimodales.

⁷ Cf. article 3 (3) de la proposition de règlement relatif aux droits des passagers dans le cadre des trajets multimodaux.

⁸ Cf. article 3 (5) du règlement 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires – « vendeur de billets » : tout détaillant de services de transport ferroviaire qui vend des billets, y compris des billets directs, sur la base d'un contrat ou de tout autre arrangement entre le détaillant et une ou plusieurs entreprises ferroviaires.

L'UTPF constate ainsi dans la proposition que pour un « contrat multimodal unique » le délai de remboursement en cas de correspondance manquée est de 14 jours⁹. Ce délai en l'état actuel est beaucoup trop court et ne prend pas en compte la réalité opérationnelle d'un trajet ferroviaire et par extension d'un trajet multimodal. Dans le mode ferroviaire, le délai de remboursement est de 30 jours¹⁰. Il n'apparaîtrait pas cohérent de faire bénéficier les passagers multimodaux d'un délai de remboursement plus court que celui appliqué aux passagers monomodaux.

L'UTPF demande donc a minima **l'alignement du délai de remboursement sur les 30 jours prévus pour le mode ferroviaire.**

Afin d'encourager les opérateurs à développer des billets multimodaux uniques qui soient le plus protecteur/engageant pour les passagers, il apparaît également nécessaire d'avoir une **meilleure prise en compte globale des risques qui découlent d'un trajet multimodal**. Par exemple, sur un trajet rail + air, le risque pour un passager de subir un incident et donc un retard augmente. Ce faisant, l'UTPF recommande d'augmenter le seuil de retard à définir et d'aller au-delà des 60 minutes appliquées dans le mode ferroviaire. Une application immédiate avec un seuil de retard trop bas désinciterait l'ensemble des opérateurs à promouvoir/vendre un billet multimodal unique. Par ailleurs, étant donné que tous les modes de transport doivent pouvoir se conformer à ce règlement, l'UTPF recommande de prendre en compte le plus petit dénominateur commun, qui soit raisonnable et réalisable pour tous les modes de transport. Dans ce cas, la période de retard qui ouvre le droit à une compensation ou à un remboursement (en cas d'abandon du voyage) et à un réacheminement en cas de correspondance manquée devrait être de 180 minutes, comme dans le secteur aérien. Un seuil de retard trop bas désinciterait l'ensemble des opérateurs à promouvoir/vendre un billet multimodal unique.

L'UTPF suggère également de clarifier les responsabilités de chacun des intervenants dans un voyage multimodal. En ce sens, elle se félicite que le Conseil, en ce qui concerne les billets multimodaux uniques, concentre les responsabilités en matière de remboursement, de réacheminement et d'assistance sur le transporteur contractuel.

Sur le plan opérationnel, l'UTPF identifie dès à présent des imprécisions qu'il convient de lever au bénéfice de l'information des voyageurs. Ainsi l'obligation de fournir des informations sur les délais de correspondances minimaux constitue une bonne mesure pour améliorer l'expérience des passagers. Cette obligation ne devrait néanmoins être opposable que si les données nécessaires sont mises à disposition.

De la même manière, dans le respect du règlement général sur la protection des données (RGPD) 2016/679, les transporteurs devraient avoir la possibilité de conserver les données personnelles nécessaires des passagers pendant toute la durée du délai de réclamation ; ceci pour faciliter le traitement des réclamations qui seraient formulées durant cette période et donc bien au-delà de la durée de 72 heures prévue actuellement dans la proposition.

Recommandations :

- **L'UTPF rappelle que le secteur ferroviaire est déjà en première ligne et applique depuis le 7 juin 2023 une législation européenne porteuse de nombreuses**

⁹ Cf. article 7 (4).

¹⁰ Cf. art. 1885 et 1287 (pour les billets directs) du règlement 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

avancées significatives pour les passagers ferroviaires. Il est donc crucial de ne pas imposer à ce secteur de nouvelles obligations qui pourraient diluer les progrès de cette refonte.

- **L'UTPF souligne qu'il ne faut pas imposer l'obligation d'offrir des billets « directs » pour les voyages multimodaux : l'UTPF se félicite que la proposition de la Commission laisse la liberté de choix aux opérateurs de transport mais souhaiterait que cette liberté s'applique également aux transporteurs ayant conclu un accord visant à proposer des services de transporteurs successifs. Dans le cas où un billet multimodal unique serait proposé par un intermédiaire, il est impératif de s'assurer du consentement préalable des transporteurs impliqués.**
- **Afin d'inciter au développement d'offres multimodales, il est crucial de ne pas créer un cadre multimodal plus favorable pour les passagers par rapport aux règles appliquées dans chacun des modes de transport.**
- **L'UTPF formule également des recommandations opérationnelles quant à l'amélioration de l'information des passagers et en matière de durée de conservation des données.**

Avis UTPF sur les Orientations Générales du Conseil

- **L'UTPF se félicite :**
 - **de la prise en compte de la récente refonte des droits et obligations des voyageurs ferroviaires pour ne pas imposer au secteur ferroviaire de nouvelles charges administratives importantes ;**
 - **du délai de remboursement retenu de 30 jours pour le billet multimodal unique.**
- **L'UTPF s'alerte :**
 - **des dispositions entravant la liberté des opérateurs de transport de proposer ou pas un billet multimodal unique (considérant 6 bis, définitions). Une telle restriction risquerait de freiner le développement des offres multimodales. L'UTPF suggère plutôt de laisser la liberté aux opérateurs de transport de décider, dans leurs accords commerciaux, si leurs services font partie d'un billet multimodal unique ou d'un billet multimodal combiné.**
 - **des imprécisions concernant les modalités de remboursement ou de réacheminement dans le cadre d'un billet multimodal unique, notamment l'absence de délai objectif déclenchant la responsabilité en cas de correspondance manquée ou susceptible de l'être.**
 - **des recommandations opérationnelles non prises en compte quant à l'amélioration de l'information des passagers et en matière de durée de conservation des données, susceptibles de pénaliser l'expérience des passagers.**

Clarifier le champ d'application du texte multimodal : préserver les spécificités du transport public urbain et des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux

Concernant le futur cadre multimodal, l'UTPF estime qu'il est essentiel de clarifier son champ d'application, afin que **les modes et services de transport en grande partie exclus ou dispensés d'appliquer la législation actuelle de l'UE sur les droits des passagers du fait de leur spécificités ne soient pas impactés par cette proposition de règlement, et en soient par conséquent expressément exclus**. Il est ici tout particulièrement question des spécificités du transport public urbain (tels que bus, tramway, métros) et des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux.

L'initiative s'appliquerait aux trajets multimodaux, dont tous les services de transport concernés relèvent du champ d'application de la législation de l'Union relative aux droits des passagers. Il s'agit donc pour les secteurs que représente l'UTPF du règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et du règlement (UE) 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n° 2006/2004.

L'UTPF rappelle que ces deux textes ont reconnu respectivement les spécificités des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux¹¹ et des transports publics urbains¹². **Il est donc décisif de préserver ces spécificités dans le futur cadre applicable aux trajets multimodaux.**

Par exemple, le **transport public (par autobus, tram, métro, RER ou train) en zone urbaine dense revêt différentes formes et spécificités organisationnelles et techniques et fonctionne généralement en fréquences de service** pour des trajets courts et limités dans le temps, en tirant le meilleur parti de la connectivité du réseau pour offrir des alternatives en cas de défaillance sur une ligne. Il s'agit en outre d'un **service de transport sans réservation**, et chaque voyageur sélectionne son itinéraire de sa propre initiative, ce qui est également le cas des trajets « sans train désigné » pour les services ferroviaires qui offrent aux passagers ou aux abonnés régionaux le droit de voyager sans avoir réservé leurs billets sur un train désigné.

Sans visibilité sur les trajets multimodaux dès lors organisés par les voyageurs eux-mêmes, ces transports publics ne peuvent donc **pas être soumis aux mêmes obligations que les autres modes de plus longue distance à réservation obligatoire** qui s'appuient sur des grilles horaires. L'UTPF considère indispensable de recevoir l'assurance que **les spécificités réglementaires et techniques du transport public urbain et des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux seront préservées**.

L'UTPF anticipe dès à présent de multiples difficultés d'application compte tenu également des marges de manœuvre des différents États-membres pour dispenser (partiellement ou non) ou exempter certains services de transport de voyageurs. Il est donc **crucial de bien veiller à ne pas modifier les spécificités d'application qui ont prévalu pour chacun des modes de transport et de clarifier en ce sens le champ d'application du futur cadre applicable aux déplacements multimodaux**.

¹¹ Cf. notamment article 2§6 et 8 du règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et considérant 7 selon lequel : « *Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services ferroviaires de transport de voyageurs à longue distance. Les États membres devraient dès lors être autorisés à dispenser de tels services de l'application de certaines dispositions sur les droits des voyageurs du présent règlement.* »

¹² Cf. article 2 § 2 du règlement UE 181/2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar.

Recommandation :

- **Pour garantir une application cohérente de cette proposition de règlement, l'UTPF alerte sur l'impératif de clarifier le champ d'application du texte et de préserver les spécificités du transport public urbain et des services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux.**

Avis UTPF sur les Orientations Générales du Conseil

- **L'UTPF se félicite des avancées obtenues pour améliorer la clarté du texte en redéfinissant plus clairement les conditions que le trajet doit remplir pour relever du futur cadre multimodal. L'UTPF relève ainsi avec satisfaction que les services de bus inférieurs à 250 km sont expressément exclus du champ d'application.**
- **Pour les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux, l'UTPF salue la prise en compte du contexte des exemptions nationales applicables à la législation sectorielle. Les exemptions accordées par les États membres en vertu de l'article 296 du Règlement sur les droits des passagers ferroviaires devraient s'appliquer d'office (et pas seulement être une possibilité offerte aux États membres).**
- **Enfin, l'UTPF se félicite que le Conseil supprime la notion de billets multimodaux distincts et concentre utilement le texte sur les billets multimodaux uniques et combinés, le rendant ainsi plus lisible.**

Clarifier le champ d'application des mesures relatives aux PMR

La proposition de la Commission européenne se préoccupe, à juste titre, des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite (PMR). L'UTPF constate là encore que le champ d'application des mesures prévues dans le texte manque de clarté et a besoin d'être précisé.

L'UTPF, dans sa réponse à la consultation publique initiale de la Commission européenne relative à l'amélioration de la protection des passagers et de leurs droits, rappelait qu'en matière notamment d'**assistance des PMR, beaucoup de progrès ont été accomplis** pour faciliter leur voyage d'un mode de transport à l'autre. Par exemple, au niveau national, la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a introduit une « plateforme unique de réservation » pour l'assistance des PMR dans les trains, qui pourra être ouverte à des opérateurs exploitant d'autres modes de transport (sur une base volontaire).

L'UTPF rappelle qu'avant d'assurer l'assistance d'un mode de transport à un autre il est important de **rendre tous les modes accessibles pour tous**. Sur ce point, l'ensemble des acteurs ont énormément progressé et de nombreux chantiers sont encore en cours. Dans un souci constant d'améliorer la protection des passagers et notamment celle des PMR, l'UTPF souhaite rappeler que **la Commission européenne s'est déjà beaucoup investie ces dernières années pour améliorer la réglementation modale en vigueur** et assurer une application effective de ces règles dans l'ensemble de l'UE.

Afin d'offrir la meilleure protection pour les PMR, il est impératif que **le champ d'application des mesures relatives aux PMR soit clarifié**. Il est notamment question à l'article 15 de points de contact uniques pour l'assistance au niveau des plateformes multimodales pour le transport de passagers. L'UTPF est satisfaite de son application au seul billet multimodal unique » (comme prévu à l'article 12) afin de circonscrire les transporteurs effectifs et exclure *de facto* le transport public urbain et les services ferroviaires urbains et suburbains. L'UTPF demande cependant des gages sur ce point et préconiserait une formulation plus claire. Le texte **manque aussi de précisions sur les plateformes concernées au sein des nœuds urbains et sur les trajets et transporteurs concernés**.

Recommandation :

- **L'UTPF appelle à clarifier le champ d'application de l'article 15 afin de préciser les plateformes et les trajets concernés. Comme le permet déjà le règlement 2021/782 sur les droits des passagers ferroviaires et son adaptation en droit français dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), ce texte devrait permettre aux opérateurs et gestionnaires de gares d'opérer un point de contact unique à distance ou en ligne.**

Avis UTPF sur les Orientations Générales du Conseil

- **L'UTPF n'est pas satisfaite des précisions apportées à l'article 15. L'UTPF s'inquiète toujours du champ d'application du dispositif pouvant être exigé par les Etats-membres. Par ailleurs, la liberté laissée aux Etats-membres d'autoriser ou non le fonctionnement à distance ou en ligne d'un point de contact unique est également un point important de préoccupation.**

L'UTPF constate que ces deux propositions de Règlement risquent de complexifier en multipliant les normes au lieu d'améliorer encore la lisibilité de la réglementation sur les droits des passagers dans l'Union. En effet, le nouveau Commissaire européen aux Transports, Apóstolos Tzitzikóstas, a déjà annoncé une nouvelle révision supplémentaire des droits des passagers. Cette future révision aura pour objectif d'adapter les règles existantes aux nouveaux textes relatifs à la billettique, à savoir, un « Règlement unique sur la réservation et la billetterie numériques pour le rail » et « une initiative multimodale sur les services de mobilité numérique ». Aussi **l'UTPF recommande-t-elle d'attendre cette future révision**, ainsi que l'entrée en vigueur et l'application effective des réglementations sectorielles, **avant** de tenter d'en combler les éventuelles lacunes et ainsi **d'adopter des nouvelles dispositions qui risqueraient de faire doublons**. La volonté de la Commission européenne de renforcer les droits des passagers dans le cadre de déplacements multimodaux ne doit pas se faire au prix d'une complexification de la réglementation existante. Il est impératif d'offrir aux voyageurs un cadre de protection lisible cohérent et clair.

Florence Sautejeau
Déléguée générale de
l'UTPF

[fsautejeau@utpf-
mobilites.fr](mailto:fsautejeau@utpf-mobilites.fr)

+33 (0)1 48 74 73 67

Jean-Philippe Peuziat
Directeur du
département des
Affaires publiques

[jppeuziat@utpf-
mobilites.fr](mailto:jppeuziat@utpf-
mobilites.fr)

+33 (0)1 48 74 73 49

Karine Maubert
Chargé de mission
Affaires juridiques

[kmaubert@utpf-
mobilites.fr](mailto:kmaubert@utpf-
mobilites.fr)

+33 (0)1 48 74 73 29

Arthur Marsande
Chargé de mission
Affaires européennes

[amarsande@utpf-
mobilites.fr](mailto:amarsande@utpf-
mobilites.fr)

+33 (0)7 87 24 02 83